PARABRISAS

Para el Automovilista de Hoy y de Mañana

EDITORIAL ABRIL
enero
Nº 3

con este número
MAPA TURISTICO DESPLEGABLE
a todo color

- COMO SE MANEJA DE NOCHE
- DESFILE DE LAS MOTOS ARGENTINAS
- AQUI ESTA EL DKW
- LA LINEA DEL AUTOMOVIL 1961

$ 15.

Las revistas de Mauro

Quien tiene un DI TELLA 1500 sabe lo que tiene...

...tiene el coche ideal

● IDEAL, por su motor de 55 HP., ágil, potente y económico: 240 kilómetros con 20 litros de nafta.

● IDEAL, por su amplia capacidad: 5/6 pasajeros comodamente sentados.

● IDEAL, por la doble garantía de SIAM Di Tella Automotores - sus fabricantes - y de la British Motor Corporation - sus creadores.

DE LOS MEDIANOS...
EL MAS "GRANDE"!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

motocicletas ZANELLA a sus campeones

ZANELLA HNOS. Y CIA. S. A.
SE COMPLACE EN HACER LLEGAR SU AGRADECIMIENTO A LOS CORREDORES, A LA FEDERACION ARGENTINA DE MOTOCICLISMO Y DEMAS ORGANIZACIONES DEPORTIVAS QUE DURANTE EL TRANSCURSO DEL AÑO 1960 HAN POSIBILITADO EL TRIUNFO DE SU MARCA EN MAS DE 100 COMPETENCIAS.

ARMANDO D'ARMINIO

TÉCNICA PUBLICIDAD

ALGUNAS COMPETENCIAS GANADAS POR REPRESENTANTES ZANELLA EN LA TEMPORADA 1960

ARMANDO D'ARMINIO - CAMPEON ARGENTINO CLASE 100 c.c. - 20/3 Gualeguay, 10/4 Autódromo, 14/4 Valparaíso, 24/4 Mendoza, 25/9 Autódromo, 2/10 La Plata, 16/10 Mendoza, 18 12 Bahia Blanca. **LUIS NAITES - CAMPEON 1960 ZONA NORTE PROVINCIA DE BUENOS AIRES CLASE 100 c.c.** - 6/3 Venado Tuerto, 13/3 Chivilcoy, 10/4 Baradero, 15/5 Carreras (Santa Fe), 19/6 Rojas, 31/7 Salto, 14 8 Arenales, 21/8 Arrecifes, 20/9 Carreras (Sta. Fe), 2/10 Rojas, 9/10 Ferré, 16/10 Ascensión, 30/10 Salto, 12/11 Junín, 20/11 Pergamino, 27/11 Venado Tuerto. **SEBASTIAN TONIUTTI - CAMPEON 1960 ASOC. ENTRERRIANA DE MOTOC. CLASE 100 c.c.** - 10/3 Gualeguay, 24/4 Colón, 22/5 Nogoyá, 29/5 Victoria E. R., 19/6 Gualeguay, 9/7 Victoria E. R., 14/8 Basavilbaso E. R., 18 9 Gualeguay, 2/10 Crespo E. R., 6/11 Gualeguay, 13/11 Victoria E. R., 4/12 Lucas González E. R., **JUAN CARLOS FERNANDEZ** - 1/5 S. A. Giles, 15/5 Fco. Madero, 5/6 S. A. Giles, 19/6 Tigre, 9/7 Bolívar, 31/7 Daireaux, 7/8 S. A. Giles, 21/8 Tigre, 2/10 Bolívar, 16/10 Daireaux, 30/10 Bella Vista 100 c.c., 30/10 Bella Vista 125 c.c. **JULIO CESAR ESPINOSA** - 28/2 San Martín de los Andes, 10/4 Cipolletti, 15/5 Gral. Acha, 22/5 Eduardo Castex, 25/5 Santa Rosa, 10/7 Santa Rosa, 4/12 Carhué. **MOISES KALUCH** - 9/7 Junín, 7/8 S. A. Giles, 14/8 Venado Tuerto, 21/8 Arrecifes, 9/10 Ferré, 12/10 Colón, 1/11 Salto. **RAUL ESPINOSA** - 7-8-9/1 Bariloche, 24/4 Bahía Blanca, 7/8 Gral. Pico, 27/11 Santa Rosa, 12/12 Santa Rosa. **ALBERTO DE GREGORIO** - 22/5 Corrientes, 24/7 Vte. Lopez, 4/9 Dolores. **JUAN M. HERCEG** - 11/9 Quilmes. 11/9 Quilmes 75 c.c., 18/9 Autódromo. **ALDO BRIOSSO** - 7/2 Gualeguay, 13/11 Victoria E. R., **LUIS BICHILANI** - 25/5 Gualeguay. **FRANCISCO COGOMA** - 11/12 La Plata. **HORACIO FERREA** - 9/10 Lanús 100 c.c., 9/10 Lanús 48 c.c. **HUGO FRIA** - 14/8 Basavilbaso E. R. **MIGUEL GURRUCHAGA (h)** - 6/11 Gualeguay. **DIEGO MASTROIACONO** - 19/6 Gualeguay. **JORGE RIZZO** - 26/6 San Juan. **DANTE RUSSO** - 29/5 Victoria E. R. **SANDRO TAMBURRI** - 13/3 Vte. López. **LUIS VALLS** - 15/5 Quilmes. **RAUL VINCIGUERRA** - 4/9 Pereira. **ARGENTINO YOSITAKE** - 2/10 Crespo E. R.

¡MANEJE TRANQUILO!...

mientras su chico lee

BOLSILLITOS

GRANDES LIBRITOS CHIQUITOS
PARA QUE LOS CHIQUITOS
SE DIVIERTAN EN GRANDE

Son alegres y entretenidos y muy útiles para la escuela, porque afirman los conocimientos, desarrollan el lenguaje y dan alas a la fantasía.

y ahora... con una
HERMOSA POSTAL INTERCALADA

TODOS LOS MIERCOLES,
EN QUIOSCOS Y LIBRERIAS $ 3.-

CORREO

SOBRE CAMBIO DE ACEITE

Quisiera que me contestara lo siguiente: en una conocida audición, el expositor dijo que el cambio de aceite hay que hacerlo cada 4.800 kms. (cuatro mil ochocientos). Todo el que posee automóvil, lo primero que aprende es que dicho cambio debe hacerse a los 1.000 o a lo sumo 1.200 kms. Como usted ve, la diferencia es muy apreciable. Ninguno de los mecánicos que he consultado estuvo de acuerdo con lo que se dijo en televisión, lo que me llevó a pensar si yo no había oído mal.

Desearía conocer la opinión de la Revista al respecto y con ciertos detalles: ¿a qué kilometraje hay que cambiar el aceite y por qué? ¿Conviene cambiar de graduación según la época del año?

EX ALSINERO

Para satisfacer plenamente al consultante, hemos cursado copia de la pregunta a tres de las más importantes firmas en lubricantes de la Argentina. Las respuestas que se han apresurado a dar con toda gentileza y con plena responsabilidad técnica, son las siguientes:

PRIMERA RESPUESTA

Un aceite para motores debe ser cambiado regularmente si se desea que cumpla su misión con eficacia, pero hay que tener en cuenta que son varios los factores que afectan su comportamiento y que por lo tanto los períodos adecuados de drenaje no sólo están relacionados con el diseño particular de cada motor, sino también con las condiciones de servicio a que se somete al mismo. En el pasado, la mayoría de los fabricantes de motores recomendaban drenar el aceite cada vez que la unidad cumpliera un kilometraje determinado, independiente de las condiciones de servicio a que se la sometiera. En el año 1952 el A. P. I. (American Petroleum Institute) distribuyó un memorándum en el cual se hacía resaltar la importancia de relacionar los períodos de drenaje con las condiciones de operación. En la actualidad, muchos fabricantes de motores siguen este criterio.

1) Motivos por los cuales es necesario drenar el aceite

Un aceite de motor debe ser drenado:

a) Por estar excesivamente contaminado con substancias extrañas al mismo.

b) Por efecto de su propia deterioración por el uso.

a) Contaminación posible

1) *Hollín, compuestos de plomo y substancias promotoras de lacas:* estos contaminantes se forman como consecuencia de la combustión de la nafta y pueden contribuir a la formación de depósitos en los distintos órganos del motor.

2) *Agua:* resultante de la combustión de la nafta. Como ejemplo ilustrativo mencionaremos que por cada litro de nafta que se quema se forma aproximadamente un litro de agua. Si bien ésta es eliminada en su mayor parte junto con los gases de escape en forma de vapor, cuando se pone en marcha el motor o cuando se lo hace funcionar frío, parte se condensa en las paredes de los cilindros pasando al cárter del motor, donde, junto con el hollín y compuestos de plomo, puede llegar a formar lodos.

3) *Acidos:* originados por la combinación química del agua con óxidos formados en la combustión, fenómeno independiente de la calidad del combustible. Estos ácidos pueden tener una acción corrosiva sobre los aros de pistón y las paredes de cilindros.

4) *Dilución:* Fenómeno provocado por el pasaje al cárter de nafta sin quemar, especialmente en los instantes subsiguientes a la puesta en marcha cuando se opera al motor frío o, por empleo excesivo del cebador. Porcentajes relativamente pequeños de nafta en el aceite reducen substacialmente su viscosidad.

5) *Polvo atmosférico:* En suspensión en el aire penetra al motor por el tubo de admisión, favoreciendo el desgaste por su naturaleza abrasiva.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TIL publicidad

Ud. se sentirá más CONTENTO...

Trajes Suixtil Guanardos

EL MAS FINO... EL MEJOR TRAJE ARGENTINO

EN SUS FAMOSAS "290" MEDIDAS

SUIXTIL ha preparado para esta temporada, creaciones verdaderamente sensacionales, para que usted, al vestirlas, experimente gratas sensaciones.

Las prendas ya realizadas, de acuerdo con su altura, su contextura y su talle, le esperan en ÑARÓ. Reúnase con ellas y usted se sentirá más juvenil, más conquistador, más contento.

Ambos, sacos sport, pantalones sport, camperas y camisas, en finísimas telas, gustos exclusivos y corte SUIXTIL.

TRANSPONGA EL UMBRAL DE

ÑARÓ

✱ ABIERTO HASTA LAS 24 HORAS

CABILDO 2279 ✱ CAPITAL FEDERAL

DIAGONAL NORTE ✱ 842 54 CAPITAL FEDERAL

CORDOBA 1039 ROSARIO

CREDITOS 10 MENSUALIDADES

Y TAMBIEN EN: SAN NICOLAS - TUCUMAN - MENDOZA - BAHIA BLANCA - SANTA FE - CORDOBA - SAN FRANCISCO - COMODORO RIVADAVIA - JUNIN - MERCEDES - SANTA ROSA - MAR DEL PLATA PERGAMINO - SANTIAGO DEL ESTERO - LANUS - TRES ARROYOS - POSADAS - LUJAN - PEHUAJO - CNEL. DORREGO - JUAREZ - SAN PEDRO DE JUJUY - ALTA GRACIA - RIO TERCERO - VILLA DOLORES TRELEW - ARROYO SECO - GRAL. VILLEGAS - CAPITAN SARMIENTO - NUEVE DE JULIO - HENDERSON - INTENDENTE ALVEAR - RIVADAVIA (ESTACION AMERICA) - COLON - EDUARDO CASTEX - GRAL. MOSCONI - ROJAS - CHACABUCO - SALTO - NAVARRO - CARMEN DE ARECO - SAN MARTIN (MENDOZA) - GONZALEZ CHAVES - CARLOS CASARES - CARLOS TEJEDOR - SAN PEDRO (BUENOS AIRES) BALNEARIA (CORDOBA) - VICTORICA (LA PAMPA) - QUEMU-QUEMU - DUDIGNAC (BS. AS.) - CALETA OLIVIA - SAN ANDRES DE GILES - COSQUIN - SAN FERNANDO - JESUS MARIA - MORTEROS (CORDOBA) - ARRECIFES - ARROYITO (CORDOBA) - FIRMAT - ZARATE - CARHUE - ELDORADO - VENADO TUERTO - CHILECITO (LA RIOJA) - QUILMES (SAN LUIS) - RAMALLO. ASCENSION (BS. AS.) LABOULAGE (CORDOBA) - PUNTA ALTA - VALENTIN ALSINA (BUENOS AIRES)

PARABRISAS

b) Deterioración intrínseca del aceite

El aceite se deteriora bajo la acción del calor sufriendo procesos de oxidación y otros cambios químicos íntimamente ligados a éstos.

Los aceites modernos contienen aditivos que les imparten una alta resistencia a la oxidación como también propiedades dispersantes y anticorrosivas que previenen la formación de depósitos perjudiciales y evitan los ataques corrosivos de los subproductos de la combustión. Empero, debe tenerse en cuenta que los aditivos mencionados se van agotando con el uso del aceite.

II) Períodos de drenaje. Clasificación A. P. I.

La vida útil de un aceite depende, como se ha dicho: 1) del diseño del motor, capacidad del cárter, estado mecánico y diseño de los filtros de aire y aceite; 2) de las condiciones de operación a que se sujeta la unidad.

De los factores mencionados, las condiciones de operación constituyen el más importante.

El A. P. I. define tres casos a saber:

Condiciones de operación normales representadas por el uso común a que se sujeta un automóvil particular o un camión liviano, operando principalmente por recorridos cortos, con frecuentes arranques y paradas sobre caminos pavimentados y bajo temperaturas ambientes moderadas. También incluye algunos recorridos mayores a velocidades normales. Bajo estas condiciones, motores con cárteres de capacidad promedio deberían ser drenados aproximadamente cada 1.500 kms.

Condiciones de operación adversas

a) Vehículos que operan a temperaturas ambientes muy frías, especialmente en condiciones frecuentes de arranque y parada y con el motor funcionando en vacío por períodos de tiempo relativamente largos. En este caso es más importante tomar en consideración el número de horas de funcionamiento del motor que el kilometraje recorrido por unidad. El aceite debería drenarse cada sesenta días de operación o 750 kms. de recorrido. En casos extremos, cambios aún más frecuentes pueden ser necesarios.

b) Operación en caminos polvorientos, en cuyo caso los períodos de drenaje serán cada 750 kms. de recorrido, o más a menudo, de acuerdo con la severidad de las condiciones del polvo ambiente. Como ejemplo, si un vehículo ha transitado bajo una tormenta de polvo, el aceite deberá cambiarse lo más rápidamente posible debiendo limpiarse asimismo, el filtro del aire.

Condiciones de operación favorables representadas por viajes en carreteras pavimentadas, sin polvo y con poca o ninguna operación en vacío del motor. Si se usan aceites de alta calidad, la oxidación y formación consecuente de depósitos es prácticamente nula.

En este caso, el cambio de aceite podrá efectuarse cada 3.000 kms. de recorrido.

Debe tenerse en cuenta que las condiciones descriptas están basadas en automóviles de fabricación norteamericana. Muchos coches europeos tienen una mayor capacidad de cárter en relación con la potencia que desarrollan, siendo ésta una característica que permitiría el efectuar los drenajes en períodos algo más extendidos que los anotados.

Como consideración final, nos permitimos insistir sobre la conveniencia de efectuar el drenaje del aceite observando la recomendación de los fabricantes del vehículo y/o del lubricante. Un conductor que efectúa el cambio de aceite en los períodos adecuados no sólo reduce las posibilidades de fallas mecánicas, sino también disminuye sus costos de manutención y de combustible al mantener su motor en perfectas condiciones de funcionamiento.

SEGUNDA RESPUESTA

Estimamos que en la citada audición se hacía referencia a la lubricación del automóvil Di

(Continúa en la pág. 6)

Descubra la

belleza

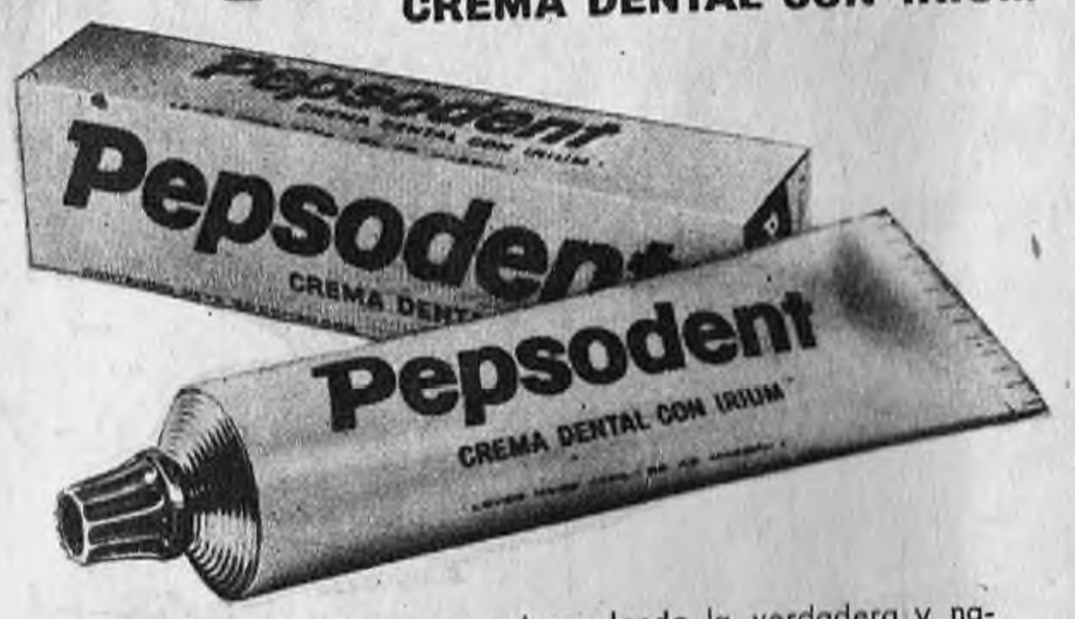
de sus

dientes

con

Pepsodent

CREMA DENTAL CON IRIUM



Aumente su atractivo personal revelando la verdadera y natural belleza de sus dientes. Use diariamente PEPSODENT, única crema dental con IRIUM -ingrediente exclusivo de su fórmula internacional- que limpia a fondo los dientes, los hace lucir más hermosos y deja en su boca una perdurable... vivificante frescura!..

Dientes brillantes para usted también...

Use diariamente **PEPSODENT! PEPSODENT!**

PEP.5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

qué sentadora!

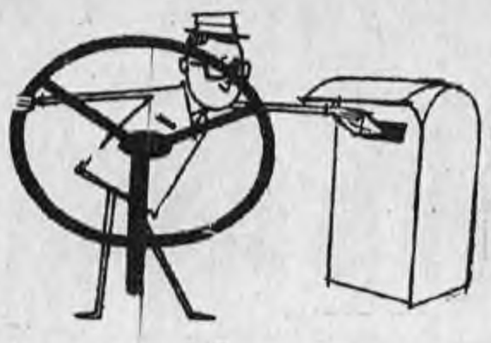
como antiácido, como refrescante, UVASAL es de prolongado efecto

y estomacal!

después de comer UVASAL ayuda las funciones digestivas

Uvasal

rebosante en la copa... sabrosita en la boca



CORREO

(Viene de la pág. anterior)

Tella 1500. En este modelo, efectivamente, los cambios de aceite deben hacerse cada 4.800 kilómetros, pues así lo aconsejan sus fabricantes. No debemos olvidar que se trata de un modelo provisto de filtro de aceite, y que este elemento hace innecesarios los cambios más frecuentes.

Cada fabricante fija sus propios intervalos de cambio de aceite, de acuerdo con su experiencia y con las características de los motores. En los modelos norteamericanos se está llegando a una uniformidad: 2.000 millas para modelos sin filtro y 3.500 millas para modelos con filtros; esto equivale prácticamente a 3.000 y 5.000 kilómetros, respectivamente. Naturalmente, estas recomendaciones se aplican a motores en perfecto estado mecánico y siempre que los automóviles no estén radicados en zonas de mucho polvo. En los modelos europeos no existe tanta uniformidad, pero en ningún caso el intervalo es inferior a 1.500 kilómetros.

En lo que respecta a si es conveniente el cambio de graduación, según la época del año, diremos que la alta calidad de los lubricantes actuales, con sus elevados índices de viscosidad, hace innecesaria dicha práctica.

TERCERA RESPUESTA

El lubricante en un motor de automóvil o de camión tiene una función múltiple, que se puede sintetizar diciendo que debe lubricar, refrigerar, proteger contra la corrosión, sellar los pistones y mantener limpio el motor.

Debido a las exigencias cada vez más severas de los diseños de máquinas, se ha debido incrementar la calidad de los lubricantes sometiendo a los petróleos a procesos de refinación más perfeccionados y agregando a los lubricantes así obtenidos aditivos químicos que imparten propiedades suplementarias o fortifican otras existentes.

Estos perfeccionamientos han permitido alargar el período de uso del lubricante sin poner en peligro la buena conservación del motor.

En general, los fabricantes de automotores recomiendan el cambio del aceite con intervalos que oscilan desde 2.000 a 6.000 kms. y algunas veces más. Este criterio encuentra su lógica en las observaciones que acabamos de hacer. Pero debemos hacer notar que cuando el fabricante de automotores recomienda un determinado período de cambio de aceite, se refiere a condiciones de trabajo normal. Como caso típico podemos fencionar la recomendación de Ford Motor Co. de cambiar el aceite cada 4.000 millas, pero agrega a continuación: "Si su coche es manejando con frecuencia en tránsito de parada y arranque, en viajes cortos, o en zonas de polvo, el cambio debe hacerse con más frecuencia". Otros fabricantes recomiendan que en cualquiera de estas condiciones, el aceite debe cambiarse cada 500 millas o sea 800 kms.

Queremos aclarar un concepto que muchas veces puede llevar al automovilista a pensar erróneamente. En general, se suele creer que cuando un automóvil efectúa un trabajo de baja velocidad, con viajes cortos, sin exigirle al motor y sin hacer que se caliente, el servicio puede ser clasificado como liviano o poco severo. La realidad es otra. En efecto, éstas son las condiciones de servicio más severas para un motor y por consiguiente, para el aceite, ya que los arranques y paradas frecuentes y el trabajo a baja velocidad y baja carga hacen que el motor trabaje frío, con lo cual la combustión es imperfecta y los gases de esa combustión tienden a condensarse parcialmente en el cárter debido a la baja temperatura, contaminando el aceite; en estos casos el lubricante debe cambiarse con más frecuencia. Esto ocurre más a menudo en invierno que en verano.

En algunos países suelen hacerse distingos entre los distintos tipos de servicio para determinar el período más adecuado de cambio. En la Argentina se ha considerado más práctico aconsejar el cambio con una frecuencia que resulte al mismo tiempo económica para el automovilista y segura para la protección del mo-

PARABRISAS

tor y teniendo en cuenta la altísima calidad de algunos aceites que se venden en el mercado el período de 1.500 kms. para el cambio de lubricante es un promedio considerado adecuado.

No cabe ninguna duda de que, en determinados casos, cuando hay mucho polvo en el ambiente, y cuando el trabajo es excesivamente forzado o demasiado liviano, será recomendable cambiar el aceite con más frecuencia. Del mismo modo, si el automovilista recorre distancias largas, en caminos asfaltados, a velocidades relativamente elevadas y constantes, el aceite, si es de buena calidad, puede ser mantenido en el motor durante un tiempo más prolongado.

A continuación, pasamos a contestar la pregunta que se nos hace sobre si conviene cambiar la graduación del aceite según la época del año: En general y en nuestro clima, nuestra contestación es afirmativa. En efecto, las diferencias de temperatura entre invierno y verano suelen llegar a 30°C. y en algunos lugares hasta 40°C. Es evidente que un aceite de un grado 20 sería muy adecuado para las épocas muy frías, mientras para las templadas o calurosas se debería ir a un grado 30 o 40, a fin de evitar, en el primer caso, dificultades en el arranque y en el segundo, desgaste del motor por insuficiencia de la viscosidad del aceite.

Los principales fabricantes de automotores apoyan esta recomendación y suelen indicar para los usuarios dos tipos de aceite: uno para el verano y otro para el invierno.

Sin embargo, los estudios más adelantados de lubricación han permitido crear algunos lubricantes que gozan de la propiedad de no espesarse mucho con el frío y de no adelgazarse con exceso en tiempo caluroso o cuando el motor ha llegado a su temperatura de régimen. Estos lubricantes se conocen bajo la denominación genérica de aceites multigrados y de éstos se producen los tipos 10W-30 y 20W-40. Para el clima de nuestro país el 20W-40 cubriría las necesidades de todas las unidades en verano e invierno, ya que a temperatura baja se comporta como un aceite 20W y a alta o en las zonas calientes de pistones, cilindros y aros tiene la viscosidad de un aceite SAE 40.

Estos aceites multigrados han simplificado grandemente la tarea del automovilista, ya que, aparte de eliminarle la preocupación del cambio de aceite en cada estación, le asegura, cualquiera que sea la temperatura, un arranque fácil, una lubricación inicial perfecta y una excelente protección a altas temperaturas.

AMIGOS DEL KARTING

A Club Deportivo Miguel Riglos, M. Rodríguez, Armando Graziano y amigos, José Lazzarini y Guillermo Savransky. — Es propósito de PARABRISAS dedicar una sección permanente al karting, la cual estará dedicada a los aspectos técnicos y las informaciones deportivas. En los dos primeros números hemos publicado sendas notas sobre el origen del karting y sus características y una opinión crítica sobre el desarrollo de esta actividad en nuestro país. Hemos planeado un esfuerzo de mayor aliento y estamos terminando una amplia nota presentando el estudio particular de un modelo. Como el karting es una cosa relativamente nueva entre nosotros, hay algunas dificultades iniciales para reunir los materiales necesarios para dar una información amplia y bien documentada. En eso estamos ahora y seguramente desde el próximo número los aficionados al karting tendrán lo que desean en nuestra revista. Sabemos que, en forma muy desconectada, en diversos lugares del país se practica un karting con aspiraciones y categoría. Mientras los cultores del kart y sus organizaciones estrechan lazos y unifican esfuerzos, agradeceremos todas las informaciones que nos envíen, las que servirán para un mejor conocimiento de lo que se está haciendo, y lo que se planea.

UD. Y SU AUTOMOVIL, SE CONOCERAN

Me permito solicitarles que en el próximo número se refieran al tema embrague, que si bien fue explicado en una reciente audición, la mayor parte de los neófitos no entendimos el funcionamiento del disco, ni por qué, al poner en marcha el motor, el vehículo no comienza a andar hasta poner primera y soltar el embrague.

RAUL BARUCH

En el próximo número de PARABRISAS, continuando con nuestra sección permanente "Usted y el motor, ¿se conocen?", vamos a publicar una amplia nota sobre la transmisión, en la cual también se tratará el tema del embrague.

TURISMO DE CARRETERA

Encuentro que a pesar de ser una revista muy completa, a PARABRISAS le falta algo. Y ese algo es nuestro máximo orgullo en cuestión automovilística. Supongo que se habrá dado cuenta de que me refiero al Turismo de Carretera.

UN LECTOR (Las Playas)

He terminado de leer el Nº 2 de PARABRISAS y sólo puedo decirles dos palabras: "es extraordinario"... Pero falta nuestro criollo Turismo de Carretera...

JUAN TIRIDIGLIA
(Bemecó, La Pampa)

Turismo de Carretera, deporte automovilístico en general, tanto argentino como extranjero, son preocupaciones de PARABRISAS. En el Nº 1 publicamos sendas notas sobre el campeonato mundial y el IV Gran Premio Standard de la Argentina; en el Nº 2 publicamos un análisis de las tendencias para el campeonato mundial 1961. En este Nº 3 damos una amplia nota sobre el 38º Gran Premio Turismo de Carretera. (Por razones técnicas nos es imposible publicar en una revista que aparece el día 15, un análisis sobre una competencia finalizada el día 11). Es nuestra intención dedicar secciones permanentes a la información y comentario de las actividades deportivas del automóvil.

(Continúa en la pág. 8)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORREO PARABRISAS

(Viene de la página anterior)

PORTAEQUIPAJES

Soy poseedor de un Fiat 600 y me gustaría saber si es perjudicial para la refrigeración del motor aplicarle sobre el techo un portaequipaje para ser usado en viajes largos y suplir en esa forma el escaso lugar del baúl y, también, si se pueden colocar y dónde puedo comprar vidrios o ventanillas en forma de aletas para reemplazar los vidrios fijos traseros.

ROBERTO C. ISPIZUA

Hay muchos coches de la marca que usted menciona con portaequipajes en el techo. No hay ningún inconveniente en ponerlo, aunque siempre es aconsejable dejar un poco de espacio entre el techo y la carga para evitar el problema por usted previsto. Desde luego que el peso que usted coloque en el portaequipaje tiene que estar condicionado a la capacidad del coche. En cuanto a las ventanillas, solamente podría usarse del tipo deslizante, pero, hasta donde hemos podido averiguarlo, en plaza no hay estos dispositivos.

PARA SEGUIR SIENDO FELIZ

Soy el hasta ahora feliz propietario (apenas 3.000 kms.) de un Rastrojero; hasta el momento todo va bien, pero... no faltan los negros augurios que me anuncian que "en el invierno, te quiero ver, escopeta", cuando se empaque como mula y no quiera arrancar. ¿Será posible? Ahora bien, creo que todo sería, como decimos en el campo, de saberle buscar la vuelta al palo; alguna artimaña ha de haber, como cuando al viejo Ford T le levantábamos la pata y arrancaba con facilidad.

ANDRES MEANA

En invierno, los motores diesel tienen dificultades para arrancar debido al aire frío que chupan los cilindros. Para solucionar este inconveniente, cambie el agua del radiador por otra casi hirviendo; después proceda a arrancar el motor calentando bien la resistencia del calefactor.

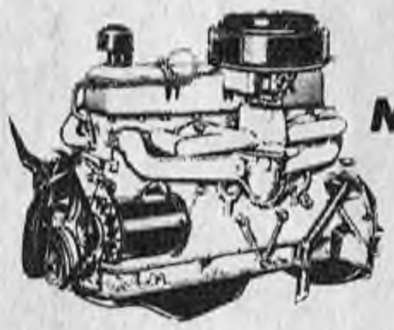
MAS SOBRE REFUGIOS PELIGROSOS

El entusiasta automovilista que remitió la carta "Refugios peligrosos" es poco observador y demasiado imaginativo... En calidad de vecino de la avenida Santa Fe puedo considerarme un sobreviviente, escapando siempre a la impericia, apuro, intolerancia y otras yerbas de los volantes "santafecinos"... El número de saltos que hay que dar para recorrer el ancho de la avenida es grande. Ergo, en todas las esquinas en que no hay control por luces deben subsistir los refugios.

EL PATO PEATÓN

No sabíamos que los "patos" cruzan la calle a saltos, pero si usted lo hace y sus saltos se parecen a su ingeniosa manera de escribir, seguramente será algo gracioso. Lo malo de esta pelea entre peatones y motorizados es que cada uno ve las cosas desde su punto de vista y se niega a tratar de comprender al otro. De su amable carta sacamos una conclusión favorable: usted concuerda en que sobran los refugios donde hay señales luminosas. Ya es algo en favor de una comprensión universal que sería muy útil para tratar de resolver los problemas que a todos nos afligen y perjudican. ✦

Por razones de orden técnico PARABRISAS ha debido postergar la respuesta de numerosas consultas formuladas por sus lectores. Con objeto de poder atender a los requerimientos que se nos formulan, ampliaremos en el próximo número las páginas dedicadas a esta importante sección que ha tenido tan buena acogida por parte de los lectores.



MOTOR: 120.000 Km.

CARROCERIA: 0 Km.!

A-U-1

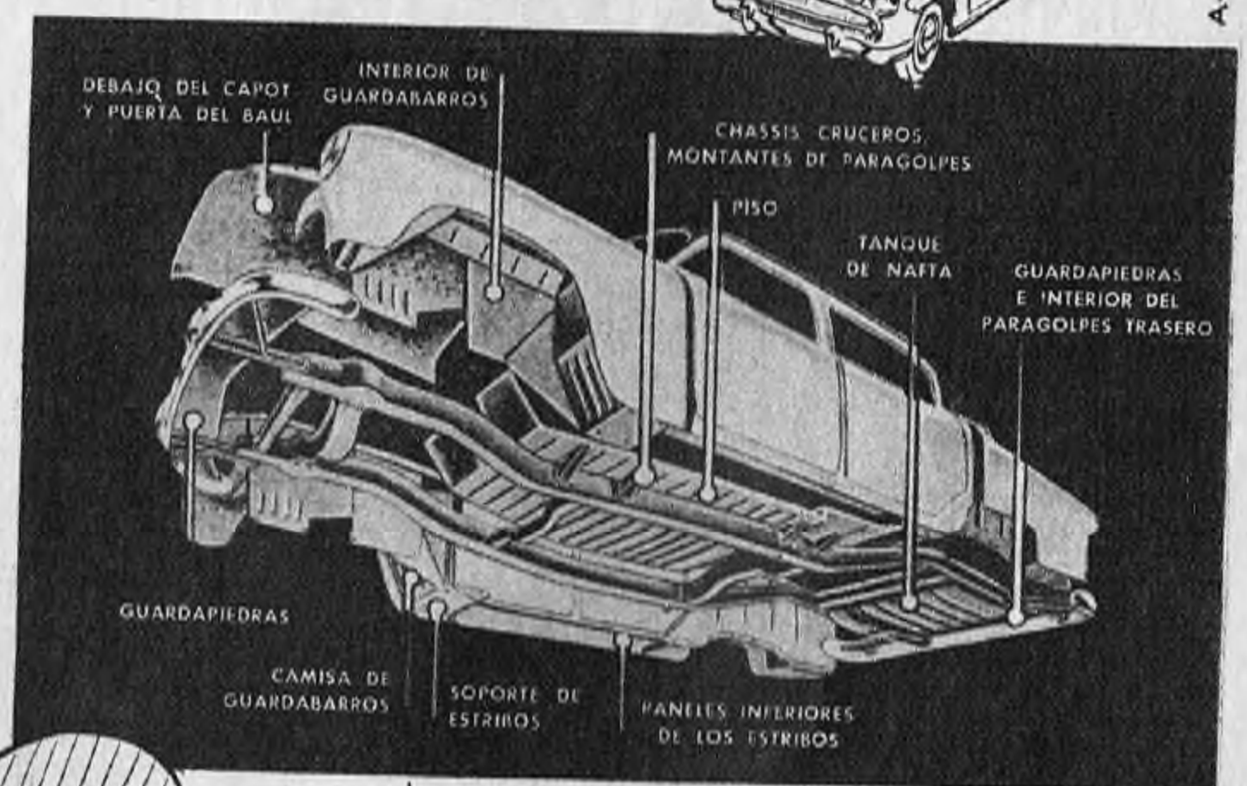
está protegida por

UNDERSEAL M. R.

(DIGA ANDERSIL)

EL VERDADERO

revestimiento a base de caucho para subestructuras que mantiene siempre nueva la carrocería!



EVITA LA CORROSION
IMPIDE FILTRACIONES DE AGUA Y TIERRA
ELIMINA RUIDOS - MANTIENE FIRME LOS PERNOS.

UNDERSEAL, proporciona una capa de caucho resistente, protegiendo la parte inferior de la carrocería contra oxidación, sales corrosivas, grava, piedras volantes y humedad!

MANTENGA A 0 Km. SU CARROCERIA!

APLIQUELE UNDERSEAL! Su automóvil durará más y aumentará el valor de su reventa!

En el mercado hay muchos revestimientos para subestructuras, pero solo uno a base de caucho: UNDERSEAL

¡PIDA! ¡EXIJA! EL LEGITIMO

UNDERSEAL M. R.

Patentado en todo el mundo!
En Argentina bajo el Nº 69788

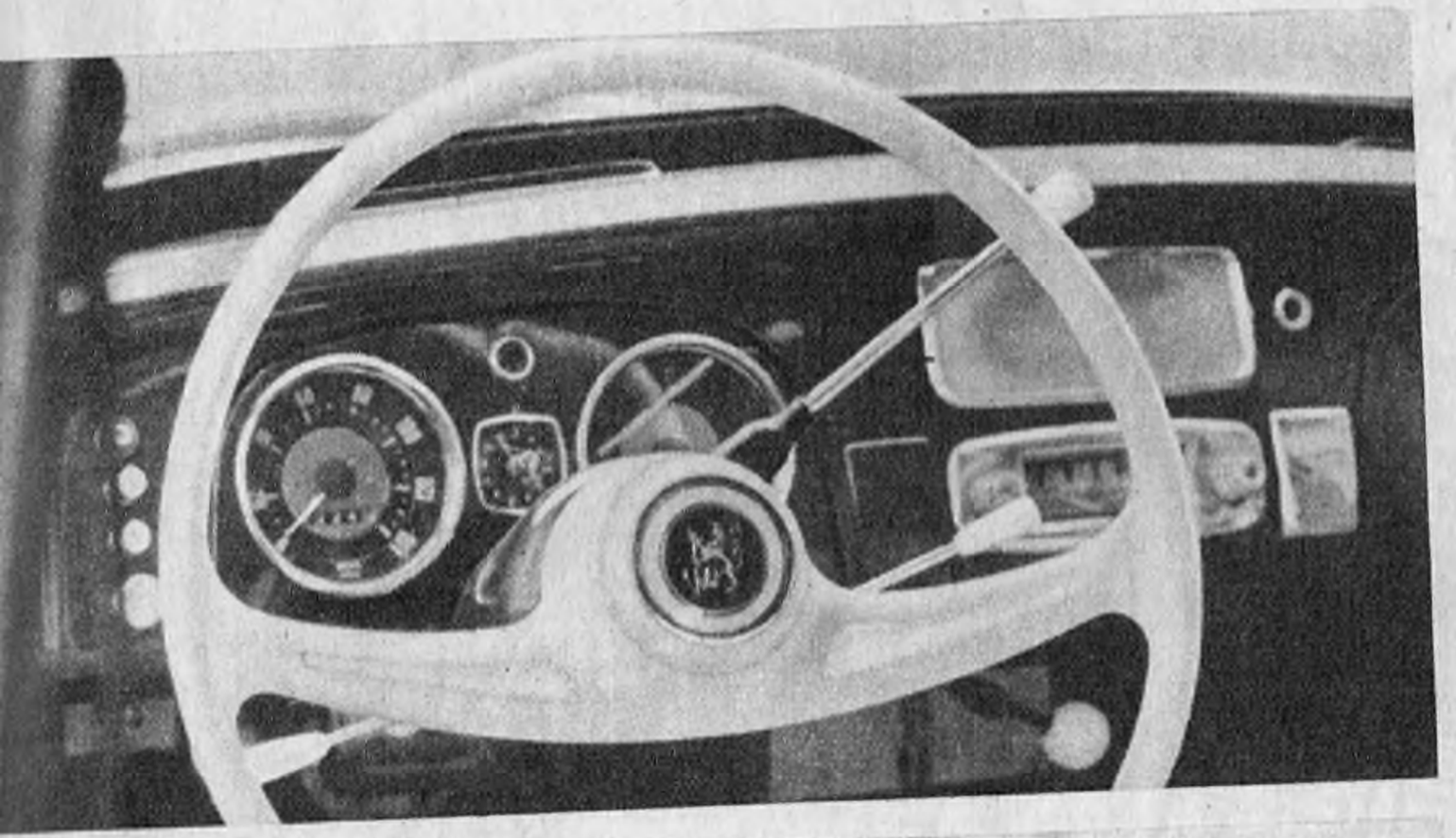
Un producto 3M fabricado por FADMA S.A.C.I.

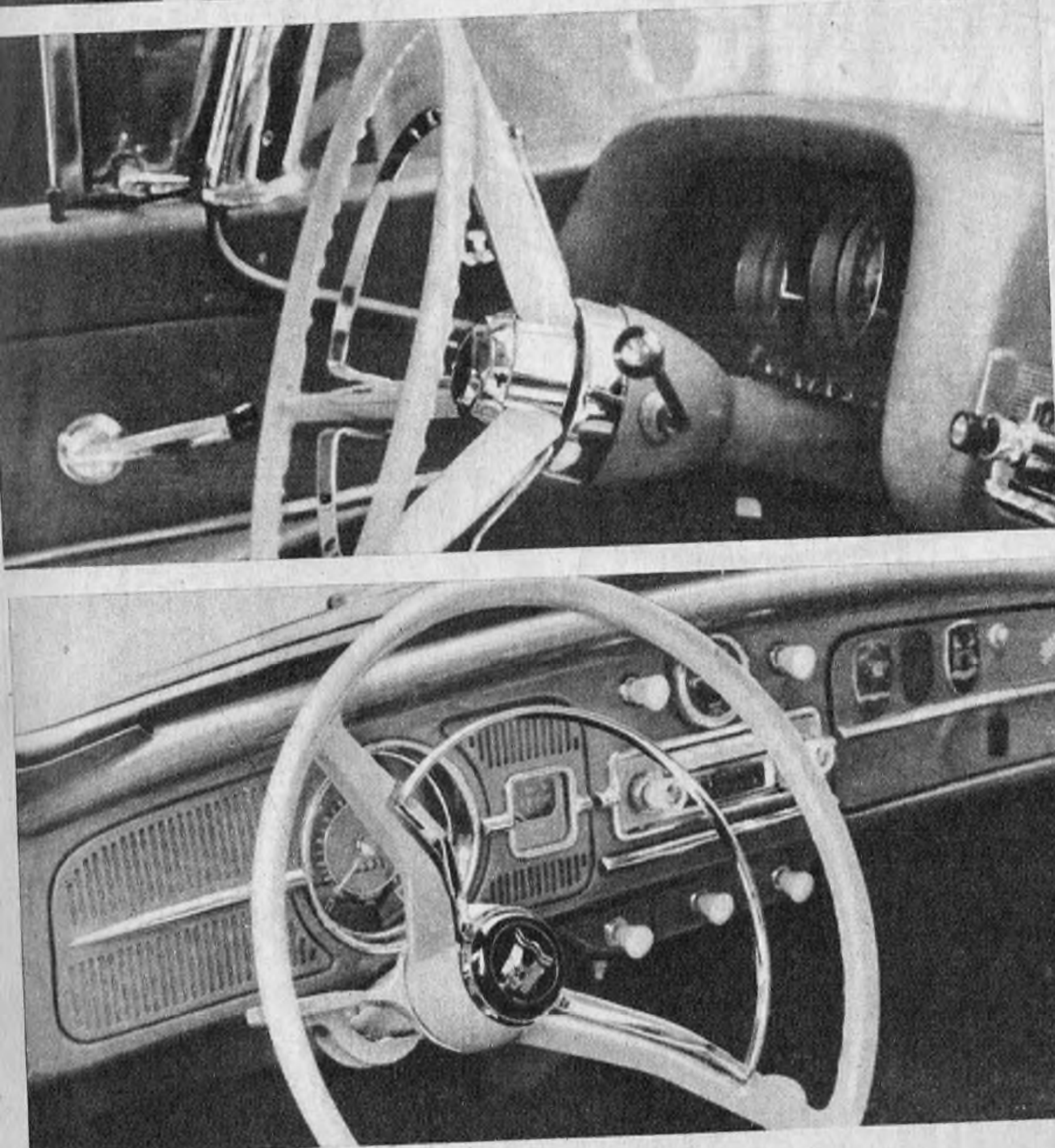
Departamento de ventas: Talcahuano 736 - T. E. 41-3567

MEJORES PRODUCTOS EN TODO EL MUNDO GRACIAS A LA INVESTIGACION 3M

MAYOR SEGURIDAD PARA LOS CONDUCTORES PERFECCIONANDO

EL VOLANTE





LAS estadísticas prueban que, en casos de choques, la parte más peligrosa del automóvil es el volante (su aro, los rayos y la barra de dirección).

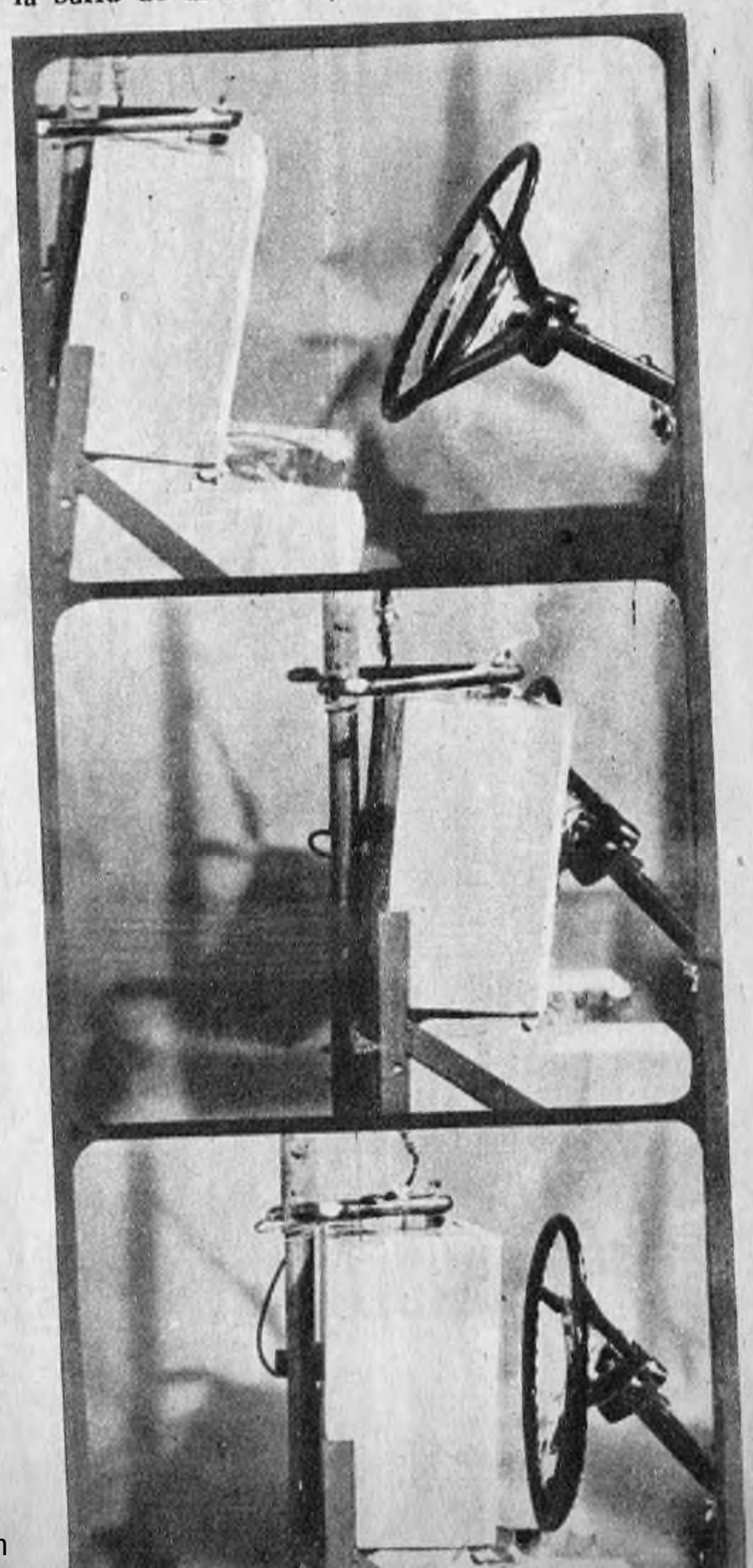
Esa peligrosidad se debe al hecho de que el volante, en general, está colocado en dirección al tórax del conductor.

Por este motivo, no es de extrañar que casi en un 40 % de los casos de accidentes, el conductor es herido por el volante en la región torácica. Además de eso, según el grado de violencia con que se produce el choque, el volante puede tomar posiciones tales que causen heridas.

Varias soluciones han sido adoptadas por los fabricantes de automóviles, tendiendo todas ellas a disminuir la peligrosidad del volante. Está entre ellas el "dish" (plato), volante de seguridad que toma la forma de un cáliz y que fue introducido en los EE. UU. en 1956.

En la foto de abajo, a la derecha del lector, puede verse un volante de los descriptos (Ford en este caso), sometido a un rudo "test". Un cuerpo duro, colocado en la posición normal del conductor, choca con la máxima violencia contra el volante de seguridad, y éste, pese a la fuerza del impacto, por su forma especial, demuestra haber conseguido un apreciable grado de seguridad para el eventual accidentado.

En las fotos de la izquierda se ve otra interesante solución (adoptada por los modelos Citroen DS 19), consistente en un volante de un solo rayo, en el cual los comandos son transmitidos a través del rayo que comunica el aro con la barra de dirección. ✦



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UNICO

IN-DE-CO es el único cojinete de Biela, Bancada y Arbol de Levas, con seguro de Larga Vida.

IN-DE-CO

COJINETES

MONTEVIDEO 431 T. E. 35-7596-4174-3413 Bs. As.

PARABRISAS

PARA EL AUTOMOVILISTA DE HOY Y DE MAÑANA

AÑO II ENERO 1961 N.º 3

Publicación mensual de la Editorial Abril S. A., av. Alem 884, Buenos Aires, República Argentina. T. E. 32 - 6605 - 32 - 6388. Director: César Civita. Redacciones: En Brasil, Rua Joao Adolfo 118, San Pablo. En Francia: Rue Halévy 8, París, IX. Tel. Opera 3577. En Italia: Galleria Pasarella, 2, Milán. Tel. 702 - 328. En los artículos, firmados o no, no se hace publicidad redaccional. Todos los productos, establecimientos o marcas se mencionan con el único objeto de informar a los lectores acerca de calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores especializados. Los precios se mencionan a título informativo y no entrañan responsabilidad o compromiso alguno. La reproducción total o parcial del material redaccional y gráfico publicado está absolutamente prohibida. No se devuelven los colaboraciones.

Distribuidores: Capital Federal: Vaccaro Hnos. S. R.L., Solís 585. Interior y Exterior: RYELA S. A. C., Piedras 113, Capital.

Colaboran en este número: Ronald Hansen - Juan Rogliatti - Emilio R. del Valle - Jorge Parodi - Roberto Hosne - Dante Crisorio - Isidoro Gelstein - Luis Adolfo Rouro - FOTOGRAFIAS de William Fredes y Emilio Melluso. DIBUJOS: Guillermo Martire y Carlos Cruz.

NUESTRA TAPA: Un Ansco Color de Senderowicz con el Ford Taunus 1961.

SUMARIO

EDITORIAL
- Nosotros 12/13

LAS GRANDES PRESENTACIONES DE "PARABRISAS"
- La línea del automóvil 1961 ..... 14/17
- Aquí está el DKW 56/65
- El gran desfile de las motocicletas argentinas 94/100
- Despedida del Salón Internacional del Automóvil 18/19

NOTAS TECNICAS
- Usted y el motor, ¿se conocen? 75/80
- Cómo se maneja de noche 20/22
- El automóvil y las vacaciones 66/69
- Los precios en el Salón Internacional del Automóvil 101/106

TURISMO
- Siete ciudades y un río: Descripción turística del viaje Buenos Aires-Concordia, costeando el Río Uruguay 23/33

DEPORTES
- El 38º Gran Premio Turismo de Carretera 90/92

NOTAS UTILES
- La mujer va sobre ruedas 42/47
- Noticiero Mundial 82/84
- Novedades desde el parabrisas 54/55
- Retorno a la vida 9
- Donde mueren los elásticos 70/71

NOTICIERO A. C. A.
- Páginas informativas del Automóvil Club Argentino 86/88

VARIEDADES
- Así nacen y así se prueban 48/49
- Perdón, señoras (chistes) 50/51
- La visibilidad en los coches modernos 72

ESTO SUCEDIO
- El convertible blanco 52/53

CORREO DE "PARABRISAS"
- Los lectores preguntan 4/5/6/7

MAPA DESPLEGABLE A CUATRO COLORES

Ruta Buenos Aires - Concordia, costeando el Río Uruguay

como segunda entrega de la serie de mapas turísticos preparados por nuestro Equipo Técnico, y que PARABRISAS obsequiará a sus lectores para difundir entre los automovilistas el conocimiento de las posibilidades turísticas de nuestro país y el modo más práctico y eficiente de acercarse a los maravillosos paisajes argentinos.

en nuestro próximo número,

otra atención de PARABRISAS

MAS ALLA DE MAR DEL PLATA

Amplia descripción turística del circuito Mar y Sierras, comprendiendo Balcarce - Tandil - Lobería - Oriente - Retá - Claromecó - Orense - Necochea - Mar del Sur - Miramar; también con **mapa desplegable a cuatro colores**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ASTOR

NOSOTROS...

CUANDO cedemos el paso a una anciana o a un niño nos sentimos santos, y nos sorprendemos de que todos los que nos ven pasar no noten la aureola luminosa que hemos sentido formarse alrededor de nuestra cabeza.

Nosotros sabemos que está prohibido estacionar frente a los cines por razones de seguridad que benefician a todos. Pensamos con escalofrío en lo espantoso que puede resultar si un familiar nuestro se encontrara en medio del pánico en un cine cuyas anchas salidas están bloqueadas por automóviles; pero no titubeamos en hacerlo, sólo porque los demás también lo hacen.

Nosotros protestamos contra la bárbara costumbre de la maniobra a empujones, cuando encontramos abollado el paragolpes de nuestro auto; sin embargo, empujamos toda una columna de autos estacionados (si no están con freno) para acomodarnos mejor.

Nosotros formulamos pensamientos altamente reprobatorios contra los que estacionan sus autos sobre la izquierda, en una calle con estacionamiento prohibido también sobre la derecha y por la cual pasa un tranvía en el centro; pero les envidiamos las chapas blancas o azules o el misterioso privilegio que se lo permite.

Nosotros sabemos que además de ser obligatorio, para doblar hay que prepararse por lo menos 30 mts. antes, trasladándonos a la mano por la cual pensamos doblar; pero no lo hacemos casi nunca.

Nosotros, aunque tengamos prisa, marchamos con preferencia por el centro de la calzada, obligando a los que están apurados a cometer una infracción al pasarnos por la derecha.

Nosotros protestamos cuando, volviendo del Tigre, decenas de autos se nos adelantan por la izquierda bloqueando la corriente de autos que viene en sentido contrario; ¿por qué en vez de seguir en nuestra línea, los imitamos metiéndonos nosotros también de contramano?

Nosotros, que sufrimos cuando nos encandilan por estupidez o por maldad, ¿por qué no tratamos por todos los medios de no encandilar?

Nosotros insultamos a los peatones, a los colectiveros, a los trolebuses, a los taxis, a los tranvías; nosotros protestamos contra la mala iluminación de la ciudad, de los refugios, los abusos de los vigilantes, la imperfección de los semáforos.

Nosotros, que pretendemos que se elimine el robo de autos, los pozos y la mala pavimentación de las calles, la prepotencia de los camioneros; nosotros que maldecimos a las bicicletas, motocicletas y motonetas y si tenemos coches grandes maldecimos contra los chicos y si tenemos coches chicos contra los grandes; nosotros que lo sabemos todo mientras los demás no saben nada, ¿por qué no nos esforzamos en ser un poco más disciplinados y más educados?

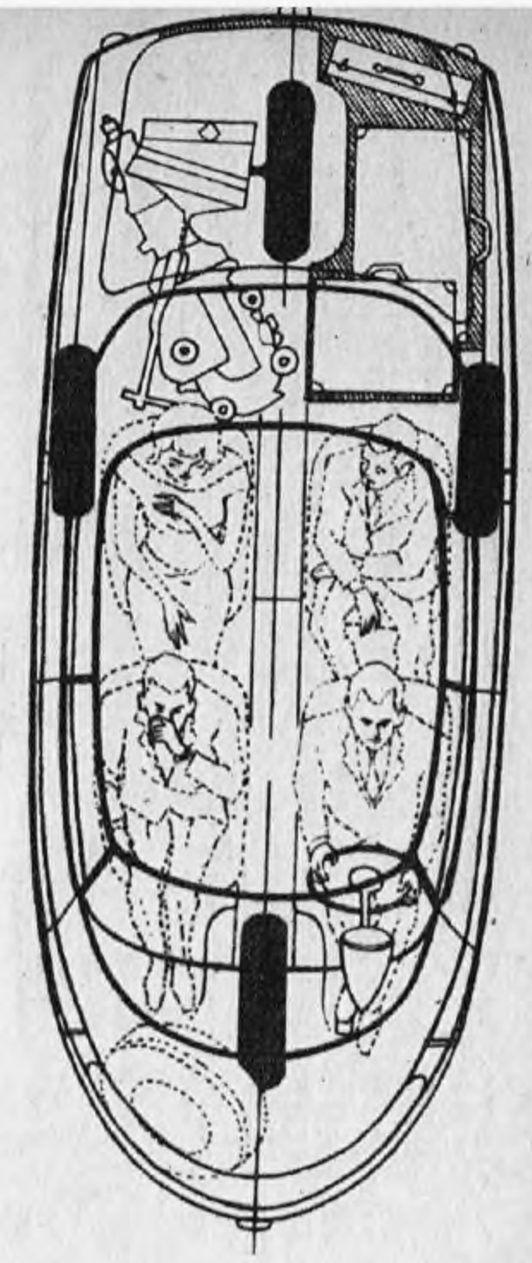
¿Por qué no leemos bien a fondo el Código de Tránsito y nos proponemos observarlo, por lo menos, una semana seguida?

¿Por qué no organizamos una Semana del Perfecto Automovilista para después, y sólo después, empezar a gritar, a protestar, a exigir todo lo que tenemos derecho de tener en una gran capital de un país civilizado?

EL DIRETCOR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA NUEVA LINEA DEL AUTOMOVIL



FACELLIA

PININFARINA

1, 2 y 3 Pininfarina ha presentado en Turín 14 diferentes carrocerías sobre chasis Abarth, Alfa Romeo, Ferrari, Fiat y Lancia. Entre ellos, dos novedades absolutas: la PFX o X, berlina de 4 asientos y 4 puertas. Tiene forma de huevo y las ruedas dispuestas en rombo. Una propuesta similar fue presentada en 1958 por el ingeniero Alberto Morelli y ahora llegó a una expresión concreta. La rueda delantera es la que dirige. La trasera es motorizada. Las dos ruedas laterales son libres. Este auto hará pruebas. Será, seguramente, modificado ulteriormente, pero influirá sin duda en la producción mundial.

4 Pininfarina presentó la Ferrari 410-SA (Súper América), de 2 asientos, cuyas características principales son: faros que pueden desaparecer por completo mediante un comando eléctrico; carrocería estrictamente aerodinámica para gran sport, con 2 asientos únicamente. De esta carrocería se hizo un único ejemplar, que fue presentado en el Salón de Turín 1960.

UNA encuesta realizada en los Estados Unidos sobre los elementos que más influencia tienen sobre los compradores para decidirlos en favor de ciertos productos en lugar de otros, ha revelado que el factor principal no es ni el precio ni la calidad, sino el aspecto exterior y la presentación.

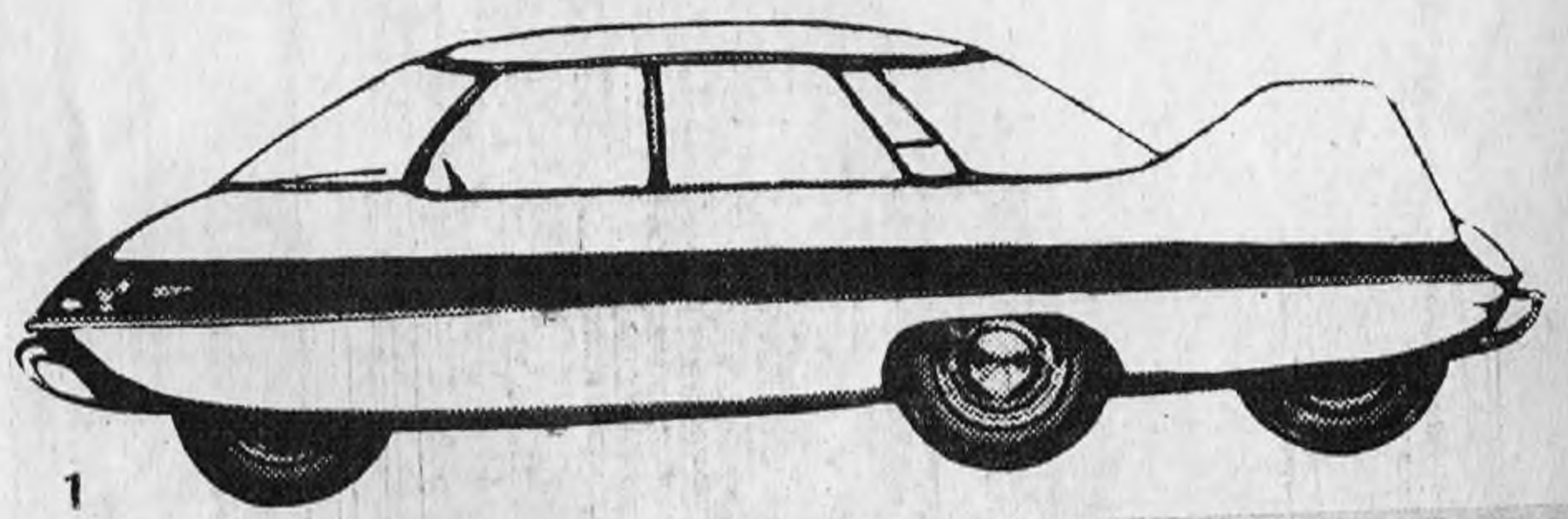
Esto explica la importancia que asignan los fabricantes de automóviles de los Estados Unidos a la línea y a las terminaciones. Todos los automovilistas son un poco niños y a todos les gustan las líneas modernas, los cromados brillantes, los colores atrayentes, los accesorios más extravagantes y novedosos.

Quizá esto no sea absolutamente cierto en algunos países europeos. Pero es seguro que también en Europa hay una gran preocupación por dar a los autos las líneas más armoniosas y atrayentes.

Así, mientras por un lado asistimos a las originales y costosas invenciones de los grandes "modistos" de la carrocería como Pininfarina, Ghia y otros, por el otro, los fabricantes se esfuerzan en traducir todas estas innovaciones en elementos que puedan caber dentro de un auto de gran serie y hasta en los autos utilitarios.

El resultado es una constante evolución exterior, mucho más vistosa que la evolución técnica, así como el motivo principal de los cambios de modelo, especialmente en los autos norteamericanos.

Las nuevas líneas que surgen de las ideas a veces extravagantes de los grandes diseñadores de carrocerías tienen su origen en muchos elementos. En primer lugar, los elementos prácticos. Es así como el interior de los

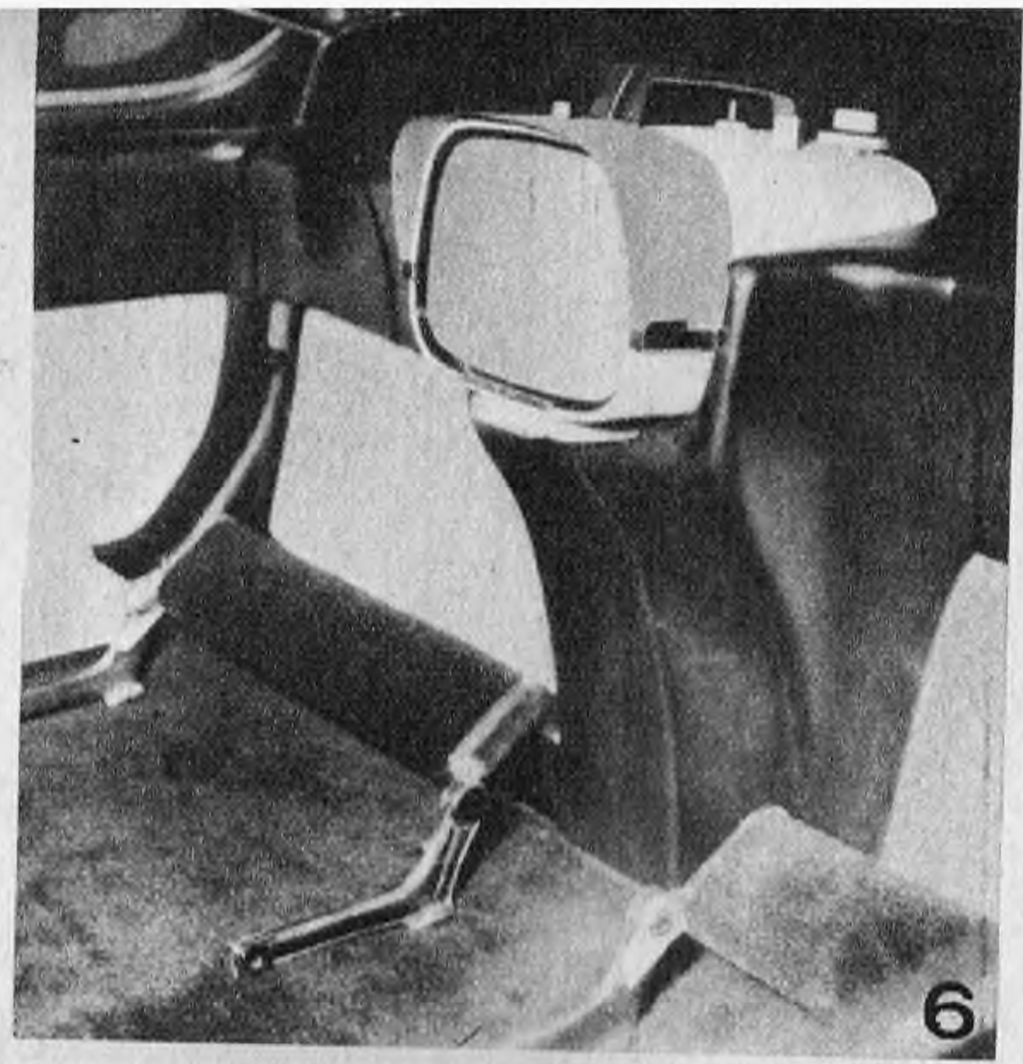

1

2

3

4

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

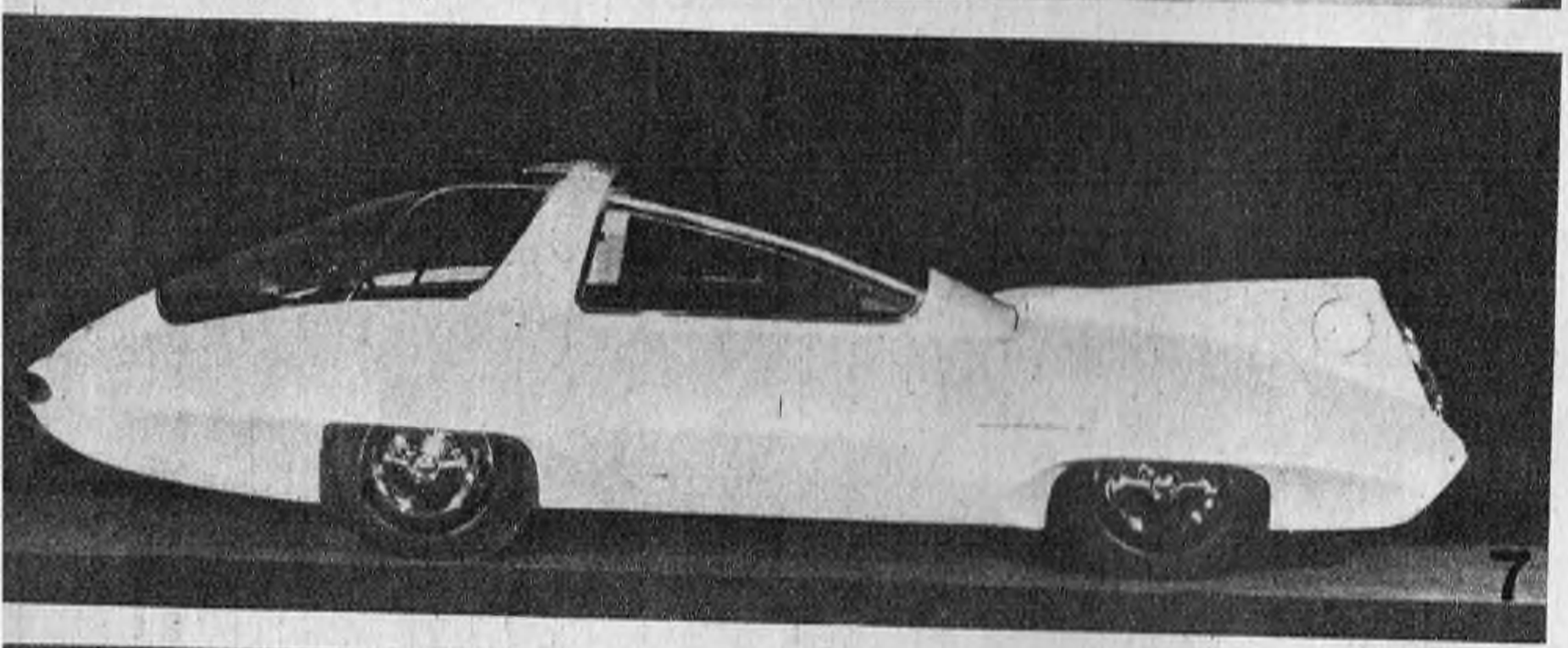


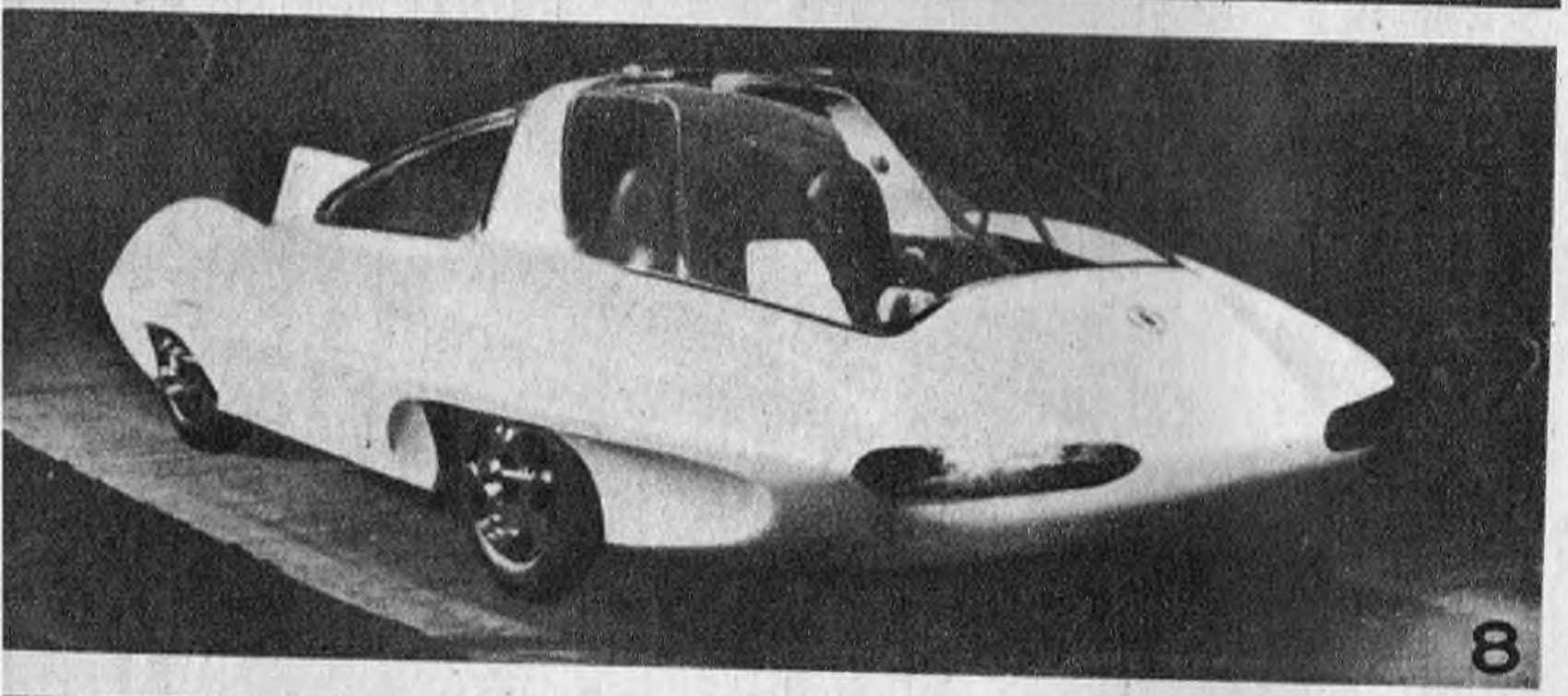
GHIA

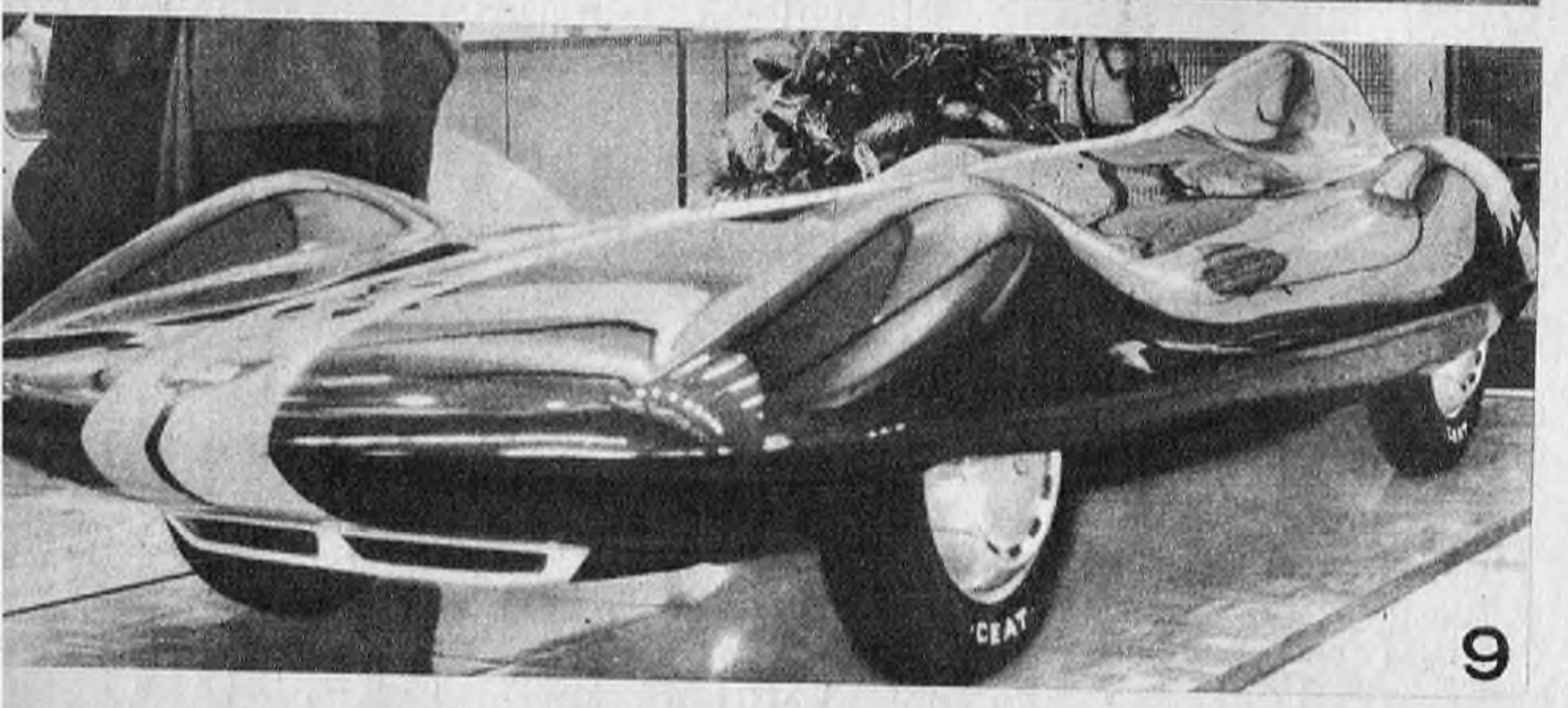
6 Los pasajeros del "Selene Segunda" miran en sentido inverso a la marcha del auto. Para ellos se ha instalado un televisor que les permite mirar "algo" más interesante que la vista de los peligros que van sorteando. La ubicación de estos dos pasajeros extra ofrece, en caso de accidente, la mayor seguridad.

7 y 8 Esta es la "Selene Segunda", derivada de un modelo ya presentado en 1959. Se trata de una carrocería para autos de gran turismo y altas velocidades, que es el resultado de estudios sobre los aviones. El asiento del conductor está llevado muy adelante. La línea es de la menor resistencia al aire. Lleva dos pasajeros extra, que están sentados en sentido inverso a la marcha (para ellos hay un televisor). La entrada es por arriba, abriéndose la cúpula de Plexiglas.

9 Este es el IXG, auto para récords, también llamado "dream car". La posición del asiento obliga al conductor a manejar casi recostado. El auto tiene forma de cuña y todas las curvas están estudiadas según los conceptos aerodinámicos. El auto presentado no tiene motor, pero se dice que una vez que lo tenga hará maravillas.







coches debe ser diseñado de manera tal que haya cómodo lugar para toda una familia, para sus equipajes y para los más raros accesorios modernos, como teléfono, radioteléfono, televisor, tocadiscos, heladera, calentador de agua, etc.

Otro motivo es la adaptación a las líneas modernas, que influyen más poderosamente que nunca sobre el aspecto exterior de las cosas, desde la arquitectura de los edificios hasta el diseño estilizado de una plancha eléctrica.

También influyen la inspiración artística y la fantasía del creador, que a través de presentaciones a veces alocadas, logran acostumbrar el ojo ya antes de ser adoptadas.

Finalmente, no hay que descuidar a la mujer. Ha sido comprobado que, mientras en lo que se refiere al aspecto técnico y económico, la decisión corresponde al dueño de casa, todos los otros elementos influyen sobre la mujer, cuyo juicio es el que, en último término, prevalece.

Dentro de las varias presentaciones de líneas y conceptos nuevos que hemos podido recoger en los distintos Salones de este año, merecen especial atención las que ilustramos. La característica general, que parece reunir a todas las nuevas presentaciones, es un gradual retorno a la línea redondeada y el abandono de los ángulos vivos. Esto responde a la convicción, por parte de los fabricantes, de que más vale adaptar la línea a las necesidades funcionales y a las reglas aerodinámicas, sacrificando en algunos casos hasta algo de modernismo y de refinada elegancia. Por ejemplo, el Citroen D-S-19 parecía ridículo a los ojos poco acostumbrados a ese tipo de línea, que responde únicamente a necesidades funcionales y especialmente aerodinámicas. La cola y la parte inferior del

auto eliminan los remolinos posteriores, que crean resistencia a la marcha del auto y en consecuencia reducen la velocidad, aumentando el consumo.

El Chevrolet Corvair presentado en Turín por Pininfarina parece haberse inspirado un poco en el D-S-19 Citroen, especialmente en la parte anterior. También los Fiat Abarth, presentados por Allemano, recuerdan un poco el Citroen 19.

El nuevo Ford Taunus tiene también una línea redondeada inspirada en el Falcon norteamericano. En su presentación en Alemania se lo dibujó junto a la silueta de un tiburón que ofrece la menor resistencia al elemento fluido.

Todos esos frentes chatos y cuadrados, esas colas con aletas y ángulos, están cediendo el paso a líneas quizá menos elegantes, menos originales, pero agradables, funcionales y técnicamente racionales.

A nosotros nos parece que en Estados Unidos, el más decidido en este criterio, y el primero, es Ford. Ya en 1959 se notó una tendencia a líneas menos duras y en 1961 esa tendencia se reitera y se extiende a otros fabricantes. ¿Será la influencia de la competencia europea? Efectivamente en Alemania, los Volkswagen y los Porsche, en Italia los Giulietta, de Alfa Romeo, y muchas otras marcas europeas, no cambian su línea por el excelente resultado conseguido en lo que respecta a velocidad y consumo.

La pregunta que surge después de todas estas consideraciones es si en el futuro seguiremos viendo autos menos vistosos, menos elegantes, menos influidos por el gusto de los artistas. Si veremos autos "feos" pero veloces, económicos y duraderos que permitan su adopción por la mayor parte de las poblaciones.

Los más grandes modistas son franceses y los más grandes creadores de la línea en los automóviles son italianos. Allemano, Bertone, Ghia, Pininfarina, Vignale, Zagato, son nombres conocidos hasta en Japón. Entre los primeros automóviles japoneses presentados en los últimos salones, hay varios modelos dibujados por Allemano. La mayoría de ellos posee talleres importantes y trabaja en serie para las grandes fábricas, al mismo tiempo que estudian nuevos modelos siguiendo la evolución del gusto y de la técnica.

ALLEMANO

10 Este gran diseñador presentó 2 autos japoneses y 2 Fiat Abarth. Presentamos aquí el Fiat Abarth 1200, cuya parte anterior recuerda un poco al Citroen 19 M. Se trata de un auto gran sport, de 2 asientos, que puede desarrollar una velocidad máxima de 197 km. por hora.

ZAGATO

11 FIAT presentó su modelo Caprera. Se trata de un vehículo abierto, pero con techo que permite transportar esquíes. El motor es el del 600.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UN SALON PARA EL RECUERDO • 900.000 CONCURRENTES • UN FABULOSO REMATE • 800 MILLONES DE PESOS •

CUANDO estas páginas iban a la imprenta, cerraba sus puertas el Salón Internacional del Automóvil, celebrado en Buenos Aires, en diciembre de 1960, como homenaje al Sesquicentenario de la Revolución de Mayo.

Fue, en todo, una muestra de colosales proporciones —"la más grande del mundo", como insistieron en llamarla sus organizadores—, tanto por los metros cubiertos por los múltiples "stands", como por la cantidad de coches exhibidos —solamente automóviles—, la masa de visitantes que se hicieron presentes y las sumas fabulosas alcanzadas por el remate final.

Con apuro, pero en la fecha señalada, se inauguró el Salón. Diversos azares —una huelga entre ellos— demoraron la presencia de algunos modelos. El último en aparecer —contrariando la proclamada puntualidad inglesa— fue el Lotus. La General Motors fue la primera firma que tuvo listos sus "stands", la que mayor espacio ocupó, la que más coches presentó: 135 en total.

Ingentes multitudes se renovaron diariamente en la exposición. Las autoridades de la misma dieron la cifra aproximada de 900.000 personas, pero tal vez hayan sido algunas menos, ya que el incentivo del sorteo de un coche con el número del talón de la entrada hizo que algunos, y se supone que muchos, compraran algunas entradas más de las que necesitaban, para probar suerte.

Los quioscos distribuidos en los amplios terrenos de la Rural estuvieron cedidos a sociedades de bien público y dieron buenas ganancias destinadas a fines benéficos. Simpática iniciativa de las autoridades del Salón, digna de aplauso y digna de ser imitada.

Hubo algunas cosas anticuadas, los "toilettes" y el restaurante, por ejemplo. Si el Salón se repite, como es de desear, suponemos que esto podrá ser subsanado. Y suponemos también que el mismo Salón tendrá adecuadas mejoras que lo pongan a la par en categoría con los salones extranjeros, con los cuales, en este terreno del confort y de la elegancia, aún no estamos en condiciones de igualdad. Recuérdese que el Salón de Turín, por ejemplo, contaba con comunicaciones subterráneas entre sus pabellones y que esas mismas comunicaciones estaban mejoradas por alfombras rodantes que trasladaban a los visitantes de un lugar a otro como lo hacen nuestras escaleras mecánicas.

El show artístico que embelleció las noches de la exposición

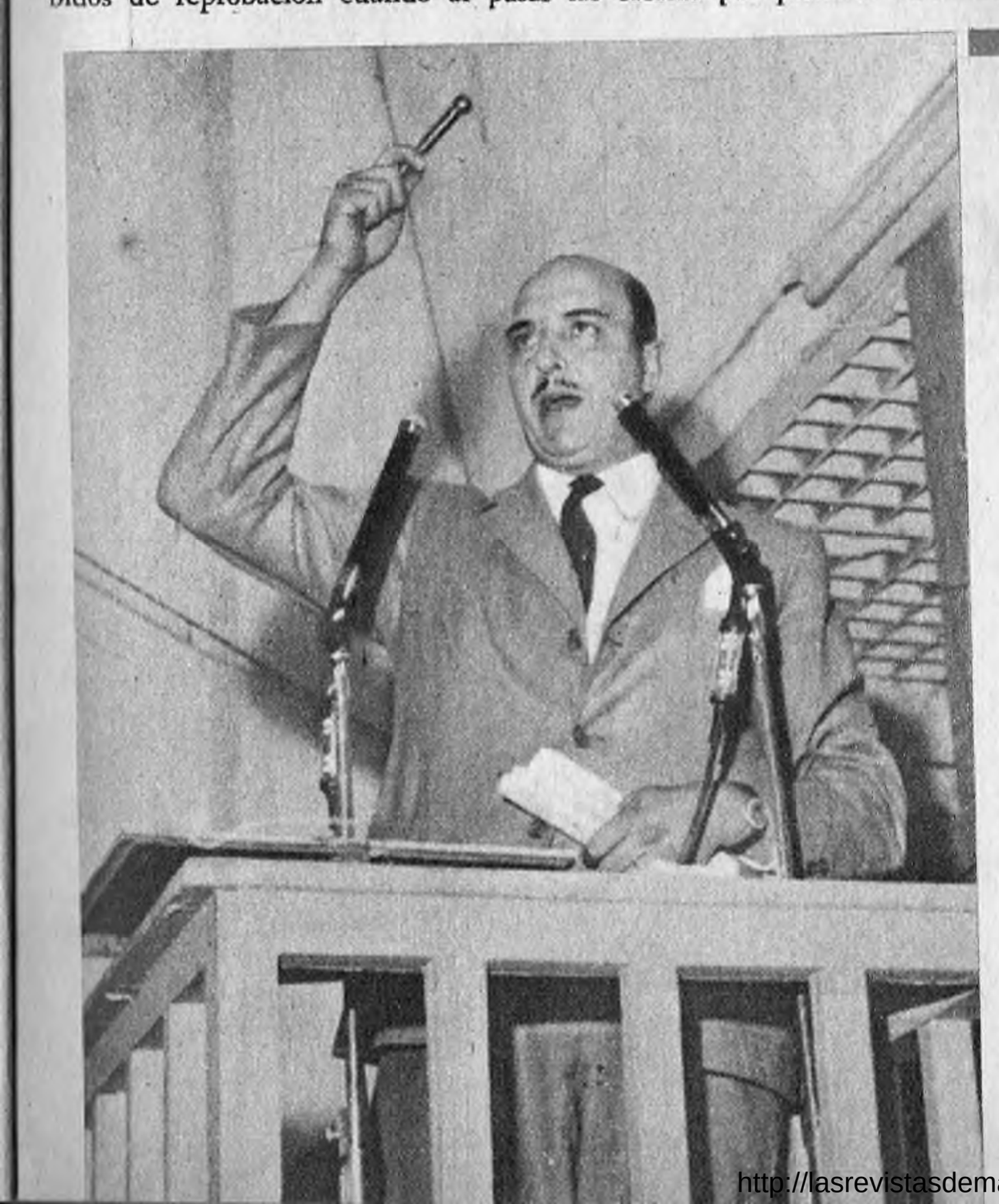
contó con números de gran jerarquía. Lionel Hampton —dos presentaciones y diez mil dólares— fue una de las principales. Citemos al pasar a Carlos Argentino, un argentino que no fue profeta en su tierra y que en Norteamérica tiene ya dos discos de oro (o sea que superó dos veces las cifras de un millón de discos).

Pero el número principal lo constituyó el remate final. Una abigarrada multitud —gran porcentaje de atentos y apasionados curiosos— presenció la danza final de millones. La escena merece ser registrada por la crónica: dos plateas colmadas de público rumoroso, un amplio portón de hojas rodantes que se abren a los lados y la joya del día que avanza, trepa por la rampa y queda en exhibición, asaeteadas por millares de acuciosos ojos. Los hábiles rematadores —muy elogiados por su labor, incitando a la puja con sus clásicos llamados, cruzados por los fuegos artificiales de las frases irónicas, celebradas con sonrisas y aun carcajadas por el excitado público.

A los lados del coche en exhibición, diez atentos ayudantes colaboraban con el rematador, señalando a los pujadores, perdidos y casi invisibles muchas veces entre la multitud. Hubo amables silbidos de reprobación cuando al pasar las ofertas por primera vez la cifra de dos millones, el rematador acotó que eso era un récord pero no un precio justo. Los amables silbidos callaron para convertirse en aplausos cuando la cifra llegó a cuatro millones, dando así la razón al martillero.

En plena batalla por un coche, hubo "frenadas" inesperadas. Por la Lancia Flaminia alguien llegó a un millón. El siguiente arriesgó mil pesos más, muy poco en verdad para el ritmo de ese momento. Y allí quedó, adjudicado un modelo muy codiciado por una diferencia de un millar en un millón. Hubo también un comprador perdido: el ofertante que había ganado un Austin se esfumó, y nadie supo nada de él.

Los precios alcanzados los damos en este número de PARABRISAS, en la página 101 y siguientes. Para los aficionados será de sumo interés tener esta lista de precios en forma completa, porque ellos les permitirá comparar y estudiar sin los problemas de fragmentación que representó la información de los cotidianos. El comentario sobre el significado de los precios alcanzados y su influencia en nuestra plaza merece un comentario especial, que damos a continuación.



Lo que más se vendió en el salón

El mayor número de unidades vendidas durante los días del Salón correspondió a PARABRISAS. Las chicas destacadas por nuestra publicación colocaron en manos de un público de evidente buena disposición un número récord de ejemplares, como una demostración más del aprecio con que fue recibida la novel revista de los "automovilistas de hoy y de mañana".

Expectativas, esperanzas.

Las fotos que ilustran estas páginas son un rápido reflejo de las agitadas noches que duró el Salón de Buenos Aires. Allí están las urnas del sorteo, donde cada uno votó con su número por la esperanza de conseguir el auto soñado. La mano implacable del pizarrero que signa la cifra coronada por el premio, y una de las graciosas vendedoras de "Parabrisas".

El más caro y el más barato

Al final de los remates se supieron cuáles eran los dos extremos de la cotización. Por una punta, el Cadillac 6700, sedan 4 puertas, por la cifra récord de $ 4.000.000. Por la otra, el Isard 400, cupé, a $ 270.000. Dos cifras para una misma puja codiciosa. Y, por fin, el martillo cuyo golpe consagró seiscientas adquisiciones.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por Juan Rogliatti

manejando de noche

LA ciudad, durante la noche, tiene para el automovilista encantos con los que no se atrevería a soñar en las horas del día con el tránsito lleno de problemas, los dolores de cabeza del estacionamiento, los multiplicados peatones que se aparecen de pronto, medio metro más allá del paragolpes, cruzando desaprensivamente la calzada en mitad de la cuadra, los ómnibus, los colectivos, troles y tranvías llenándolo todo y las mil y una situaciones especiales que le crea el movimiento febril de una ciudad en plena ebullición. Dos o tres horas después de la caída del sol, todo cambia. Hay una edénica abundancia de espacios libres para estacionar, el movimiento es escaso, el tiempo sobra... Pero, ¿sucede lo mismo en la ruta? No. Allí la noche posee otro rostro con sus filas de camiones de faros altos y potentes, y los obstáculos imprevistos, las trampas invisibles de la tiniebla. ¿Cómo debemos encarar las condiciones especiales que crea la noche en la ruta?...

Al iniciar un viaje nocturno, ya sea que haya que hacerlo por necesidad imperiosa o por simple preferencia personal del automovilista, lo aconsejable es, aunque resulte perogrullesco decirlo, constatar el buen estado del vehículo..., y del conductor bien entendido que el mal funcionamiento de uno puede provocar el mal funcionamiento del otro y viceversa, con las complicaciones y peligros que pueden suponerse.

LAS LUCES: LO QUE MAS DEBE CUIDARSE

Veamos, en primer término, en qué condiciones debe estar el coche. Es de primordial importancia, ante todo, revisar la instalación eléctrica; dínamo y batería son dos elementos cuyas condiciones tienen que estar rigurosamente controladas, para hacer frente a las mayores exigencias. Lo mismo con ese importante lazo de unión entre una y otra, que es el disyuntor o regulador de voltaje. Es decir, que debemos estar seguros de que la dínamo cargue bien.

el regulador no tenga inconvenientes en regular la corriente que la dínamo produce y, finalmente, que la batería se encuentre en buenas condiciones.

Ya tenemos, pues, corriente abundante y segura; ahora hay que aprovecharla bien y sin interrupciones, lo que significa que los faros delanteros y las luces traseras de posición, deben encenderse sin dificultad, iluminar donde corresponde y estar a cubierto de posibles corto circuitos, por medio de fusibles adecuados. A este respecto, precisamente, es interesante destacar que haya muchos automóviles que vienen mal equipados de fábrica, con un solo fusible para ambos faros delanteros. Si se quema ese fusible en plena marcha, ya sea por corto circuito o por simple recalentamiento, se interrumpe totalmente la iluminación, con el gravísimo peligro consiguiente sobre todo, si la velocidad es elevada y no se puede detener inmediatamente el coche. Lo que corresponde entonces, es separar los cables que van a los dos faros, colocando a cada uno un fusible independiente, para un amperaje correcto.

En lo que respecta a la calidad de los faros es recomendable que sea la mejor, aunque esto no quiera decir que tengan que ser indefectiblemente unidades selladas. En Europa se fabrican muy buenos faros del tipo común, cuyos reflectores "aluminizados" requieren el único cuidado especial de no ser tocados con las manos ni con material áspero.

CENTRAR LOS FAROS

Otro aspecto importante referente a los faros es su centrado, es decir, asegurar la perfecta dirección del haz luminoso. Esto se obtiene de muchas maneras, desde la muy sencilla y conómica de marcar puntos en una pared y tratar de enfocarlos, hasta los más complicados sistemas electrónicos que utilizan ciertos talleres. De cualquier manera, lo que se persigue tiene un mismo fin: hacer que los haces luminosos, en la posición de "luz baja", lleguen al suelo a una distancia prescripta y conveniente. El reglamento Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires, especifica que ese punto de contacto debe estar a 12,5 metros.

En la posición d "luz alta", los haces tienen que ser dirigidos en forma paralela al camino, sin permitir que se desvíen hacia la izquierda, para evitar así, el encandilamiento de los que marchan en sentido opuesto. En los últimos modelos de coches, que tienen cuatro luces delanteras, se podrían adaptar dos de ellas para que iluminen el lado derecho cuando se cruzan con otro, ocasión en la que las luces de haz no desviado, se apagan.

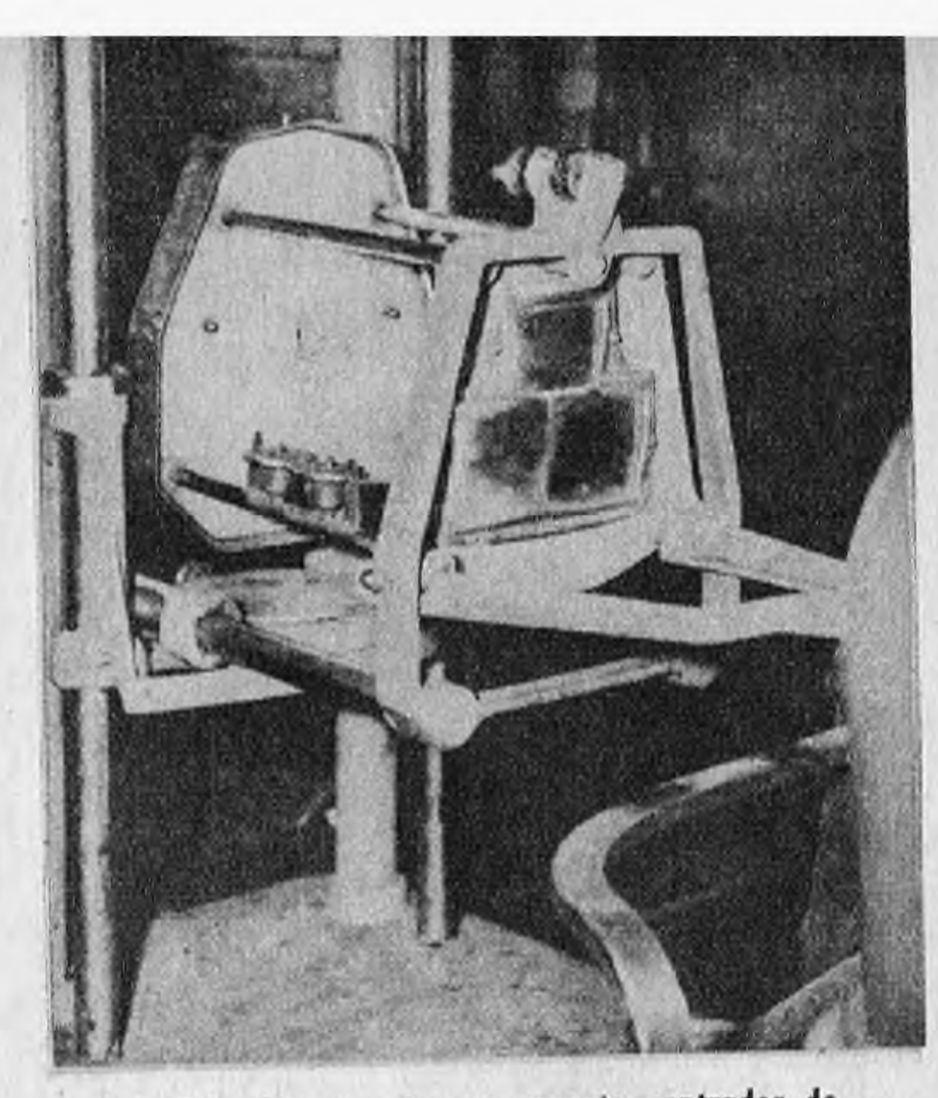
Pasando ahora a las luces de posición delanteras y traseras, su importancia es tan grande como la de los faros, ya que si estos nos permiten ver, aquéllas permiten que seamos vistos. En este caso debe controlarse de vez en cuando su funcionamiento normal y no esperar a encontrarse detenidos y sin ellas; deben estar perfectamente limpias y sin nada que las esconda a la vista.

También es necesario tener bien limpio el parabrisas especialmente si llueve, para evitar reflejos con las luces ajenas. Hay que detenerse a limpiarlo cuantas veces sea necesario por fuera y a desempañarlo por dentro.

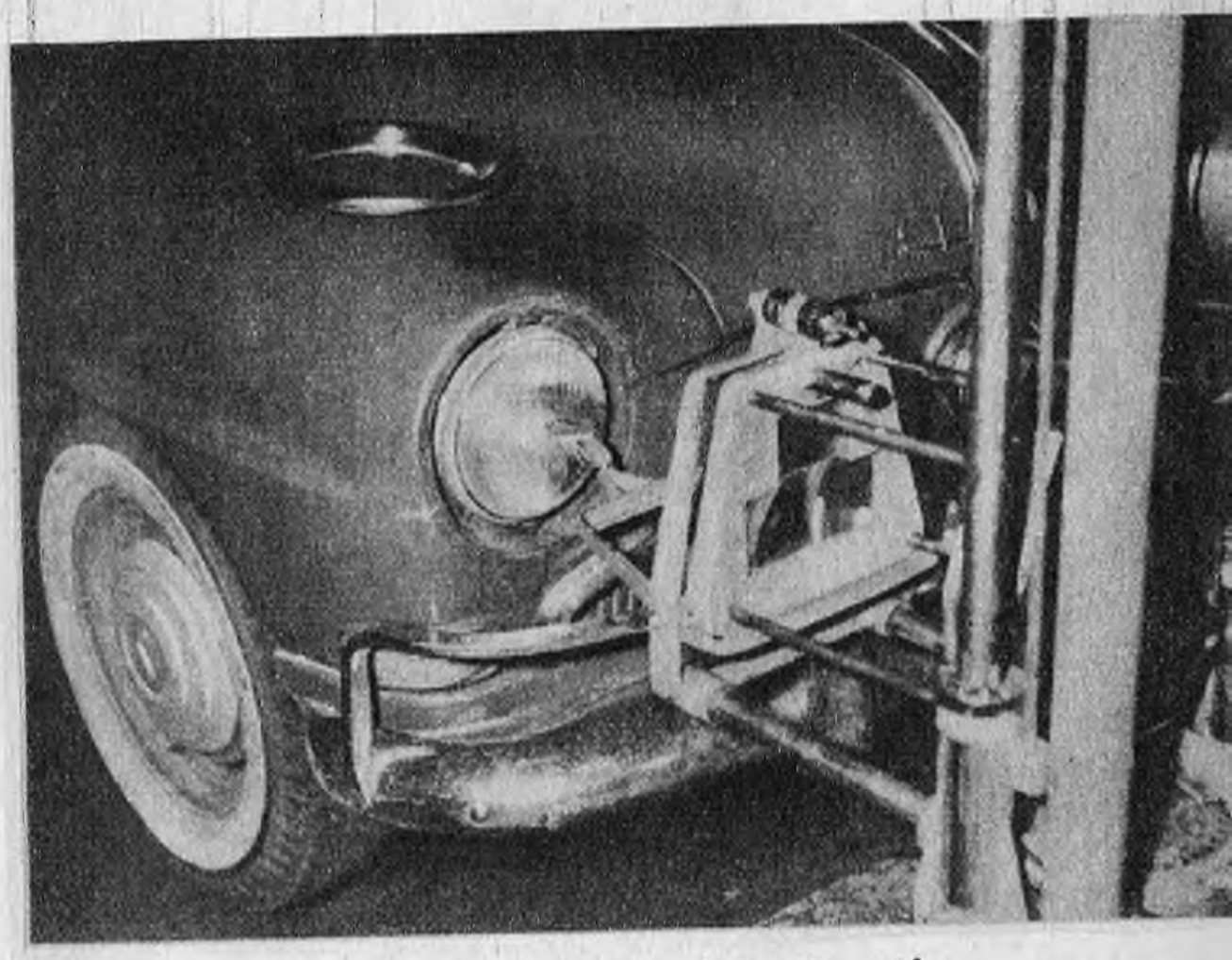
Finalmente, no está de más recomendar, cuando se encara un viaje largo y nocturno, hacer un surtido de lámparas de repuesto y algunos fusibles. El lugar que ocupan en la guantera o en una cajita en el portaequipajes es poco y su utilidad, como hemos podido ver, mucha. Para mayor tranquilidad es aconsejable también llevar una linterna común.

VELOCIDAD Y EMERGENCIAS

Otro aspecto importante que debe ser tenido en cuenta, es el de la velocidad, la que conviene regular de acuerdo a la visibilidad, a las condiciones del camino y a los faros. Si la ruta es sinuosa, la situación puede tornarse difícil ya que las luces no alumbran la parte del camino hacia donde se dirige el coche, sino que, apuntando derecho describen la tangente a la curva y no la curva misma. El mejor remedio para esto, puede ser uno o dos rompenieblas cruzados, En cambio para el que tiene un coche muy veloz y quiera aprovechar esta condición durante la noche, son aconsejables los faros de



1. Esta foto muestra un aparato centrador de faros; las lentes bifurcan el haz de luz sobre la pantalla, en tres puntos.



2. Ubicado el coche frente al aparato, está listo para iniciar la operación del centrado de los faros.

3. Un técnico procede a regular el faro, hasta que los haces enfoquen en el lugar correspondiente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

alta intensidad, cuyo alcance es de más de medio kilómetro, y que garantizan una mayor visibilidad en todo sentido. Pero de cualquier manera, con el mejor de los faros siempre se ve menos que durante el día, y esto debe traer como consecuencia una lógica y prudente reducción de la velocidad.

Suponiendo que sus faros iluminen bien 150 metros —que es un buen valor promedio—, usted se encontrará que, marchando a 120 kms. por hora, su coche cubrirá esos 150 metros en aproximadamente cuatro segundos. ¿Qué ocurrirá si en el camino hay un objeto cruzado que exige la detención total de su coche?

Usted tiene que calcular, por lo menos, un segundo para reaccionar y colocar el pie sobre el pedal del freno. (Y esto será en un segundo, *si usted está alerta*). O sea, que le quedarán dos segundos y medio y menos de cien metros para llevar de 120 a 0 a su automóvil, que tal vez, en orden de marcha, pesa casi 2.000 kilos. No se puede..., entonces, lo dicho: Hay que reducir la velocidad.

LA POSICION DEL COCHE

Maneje con el coche siempre bien corrido hacia la derecha, evitando, lógicamente, tocar la banquina. No marche sobre el centro del camino. Esta posición no solamente es más peligrosa sino que, además, usted puede ser encandilado más fácilmente. Al pasar a los vehículos más lentos, especialmente los largos camiones con acoplado, recuerde que en la oscuridad se falsean las distancias y que el coche cuyos faros se ven lejanos, está mucho más cerca de lo que usted piensa y, que por lo tanto, es necesario calcular eso especialmente al pasar otro vehículo.

Si usted tiene que cambiar una goma o hacer algún arreglo en su coche, no estacione sobre el camino. Hacerlo es invitar a un accidente. Pare el coche en la banquina y lo más lejos posible de la calzada.

CUANDO DEBA DETENERSE

Si durante el viaje se debe cambiar una goma, o efectuar una reparación en el coche, no se estacionará en el camino. Usted debe llevar su coche a la banquina, lo más alejado de la calzada. Una vez instalado para trabajar, el coche quedará iluminado con las luces de posición. Para estas emergencias es conveniente tener en la guantera una lamparilla provista de un largo cable cuyos extremos se conectan al sistema eléctrico. Este accesorio le permitirá suplir eventuales deficiencias en las luces de posición para prevenir su presencia a quienes se desplacen por la ruta, y disfrutar de una cómoda luz transportable a todos los sectores del automóvil, que le permitirá realizar la tarea con la máxima comodidad. Si lleva una baliza, mejor que mejor, pero, y esto vale también para las luces de posición, recuerde que no debe cruzar delante de ellas. Si usted las tapa involuntariamente con su cuerpo, correrá un peligro inútil.

LAS CONDICIONES DEL CONDUCTOR

El cansancio es el mayor enemigo del conductor durante la noche. Hay que combatirlo o, en el último de los casos, pactar con él. Lo mejor es no salir cansado, pero si la salida es impostergable, deben tomarse inmediatas medidas cuando ese cansancio comienza a hacer crisis, cuando se siente sueño, o pesadez. En ese momento del proceso, existe una enorme y peligrosísima reducción en la rapidez que hay que conjurar con toda urgencia. Hablar, escuchar un programa de radio muy variado, procurar que la ventilación sea abundante, y respirar hondo, pueden ser remedios eficaces. Descalzarse puede ser también una buena ayuda. La insólita sensación del pie desnudo sobre los pedales, lo ayudará a despejarse.

Pero si se nota que todo ello puede resultar insuficiente, es imprescindible detener el coche, en un lugar donde no constituya un peligro para el tránsito, por supuesto, y dormir. A veces con sólo cinco o diez minutos de sueño se supera la crisis y se puede continuar, pero de ninguna manera es conveniente manejar en condiciones de inferioridad física.

Tampoco es aconsejable fumar mientras se viaja de noche, y mucho menos encender un cigarrillo en plena marcha, porque la llama cerca de los ojos reduce por unos instantes la visibilidad y bien sabemos lo que esos instantes, por más breves que sean, pueden significar en la ruta. En cuanto al alcohol resulta inútil repetir los riesgos a que se expone —y expone a los demás—, tanto de día como de noche, el que maneja bajo los efectos de la bebida.

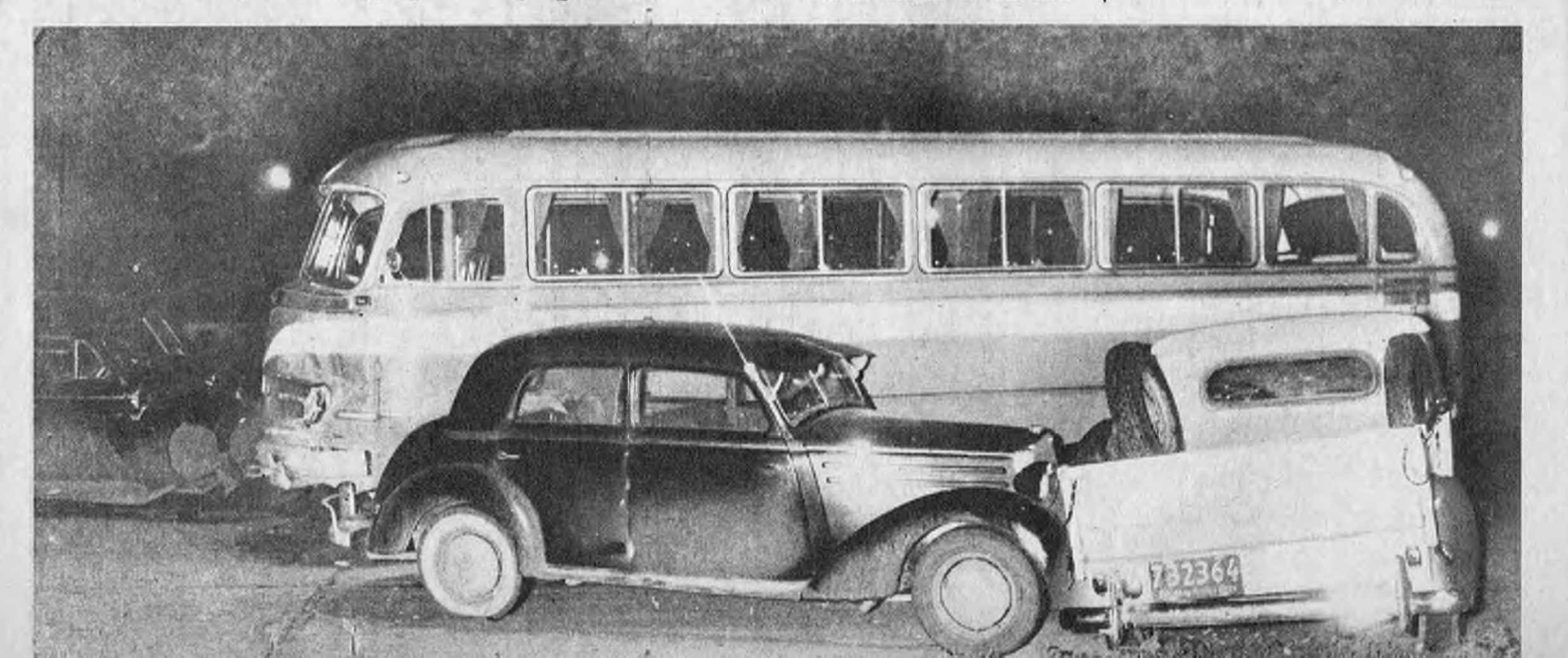
Otro detalle que parece insignificante pero que puede tener trascendencia, es atenuar las luces del tablero, salvo en los instrumentos absolutamente necesarios, tales como marcadores de velocidad, temperatura y nivel del combustible; demasiada luz permanente ante los ojos, distrae y las distracciones suelen ser muy peligrosas en la ruta... Es bueno que usted sepa que la vista se cansa mucho más durante la noche y que por ello no hay que forzarla más de la cuenta.

Nos quedaría una última recomendación para hacer y esto tiene tanto que ver con los que guían de noche como de día: no pueden mezclarse romance y eficiencia en el volante. Ya se pueden sacar consecuencia de esta afirmación...

UNA SUGERENCIA

En algunos países europeos es obligación de los automovilistas llevar en el coche una señal triangular que debe ser colocada apropiadamente para indicar la posición del coche detenido. Esta señal se prepara con pintura o cintas luminiscente o fosforescente.

¿No sería oportuna una medida igual entre nosotros? Este tipo de señales obligatorias tienen una doble virtud: Primero, alertar a los que llegan sobre el coche estacionado y, segundo, despiertan en los automovilistas la noción de la real situación en que se encuentran y los incitan por reflejo mecánico, a comportarse como las circunstancias lo indican. +



SIETE CIUDADES Y UN RIO: EL URUGUAY

POR ISIDORO GELSTEIN

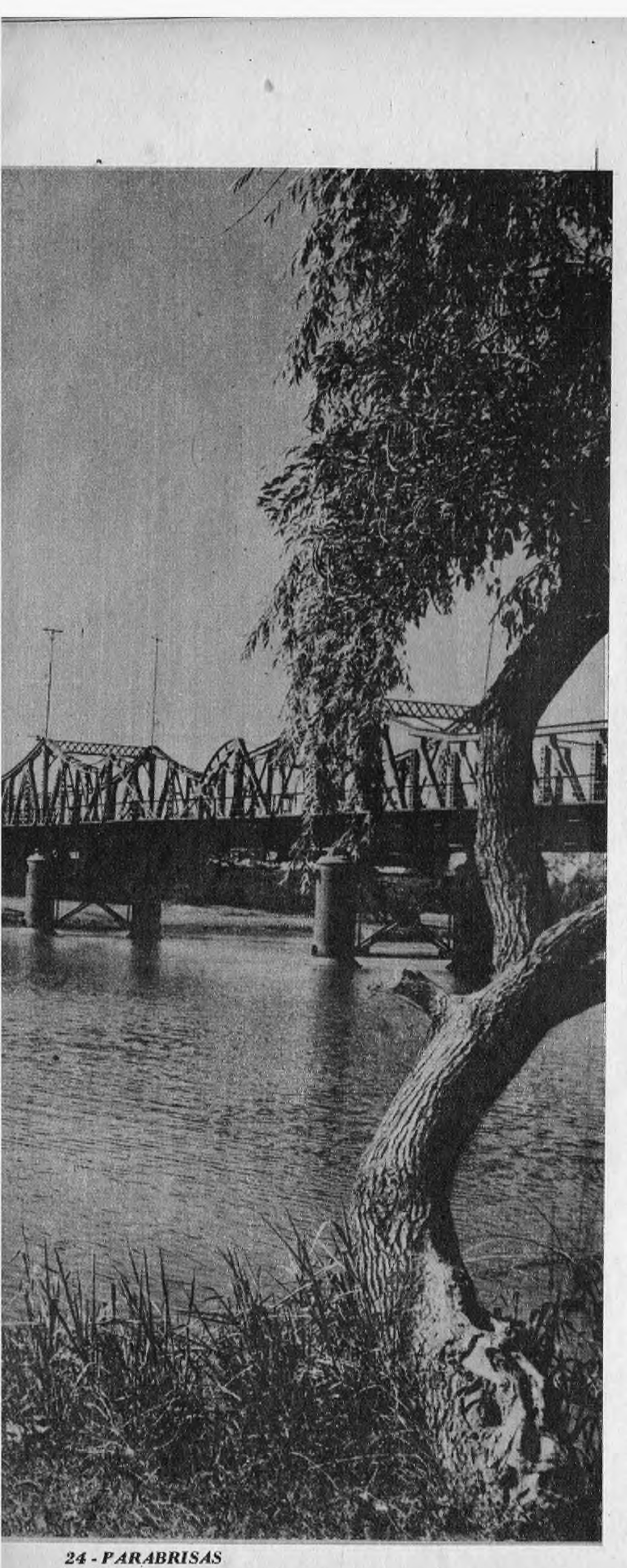
Fotos WILLIAMS FREDES

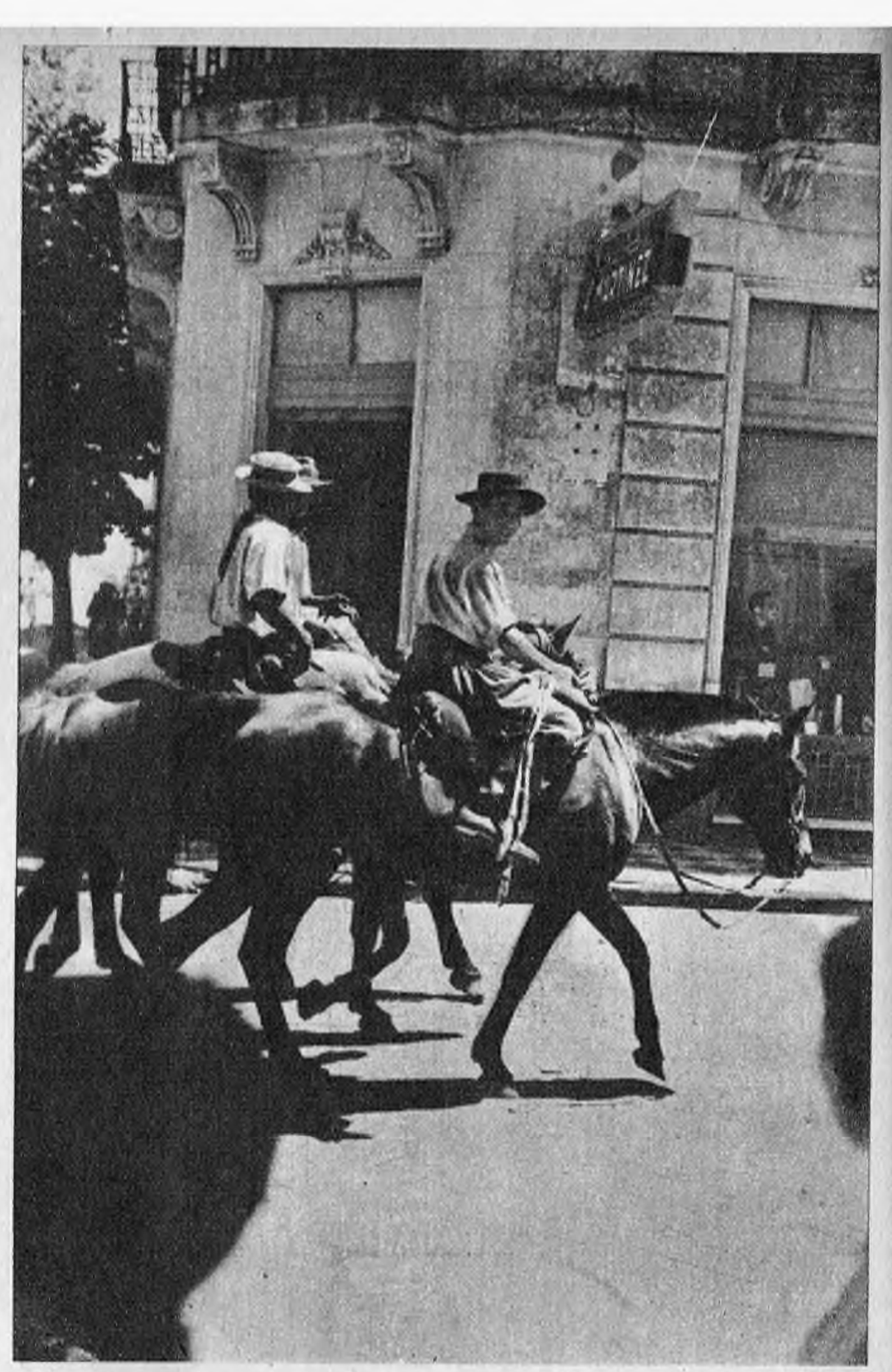
Un itinerario por la costa argentina del río Uruguay, donde la otra orilla está al alcance de la mano

A lo largo de ambas costas del Uruguay, el río de los pájaros pintados, están las ciudades. El río las une, las hermana, confraterniza en sus playas con las arenas de uno y otro país. Esas ciudades se llaman Colón, Concepción del Uruguay y Concordia, sobre la costa argentina; Salto, Paysandú y Fray Bentos, en la uruguaya. Y a un paso, sobre el afluente que le da su nombre, Gualeguaychú es la avanzada sureña del litoral entrerriano, cabecera de puente en la ruta del Delta.

"PARABRISAS" lo invita a proyectar un viaje a esas ciudades, a recorrer caminos llenos de sugerencias y a maravillarse ante la belleza de las barrancas que descienden sobre el río, con sus álamos, sus sauces, sus aguaribays de frutos pintados, la remansada serenidad de sus playas, la vegetación exuberante de sus alrededores, alegrada por el canto de zorzales, benteveos, calandrias, charrúas y tijeretas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



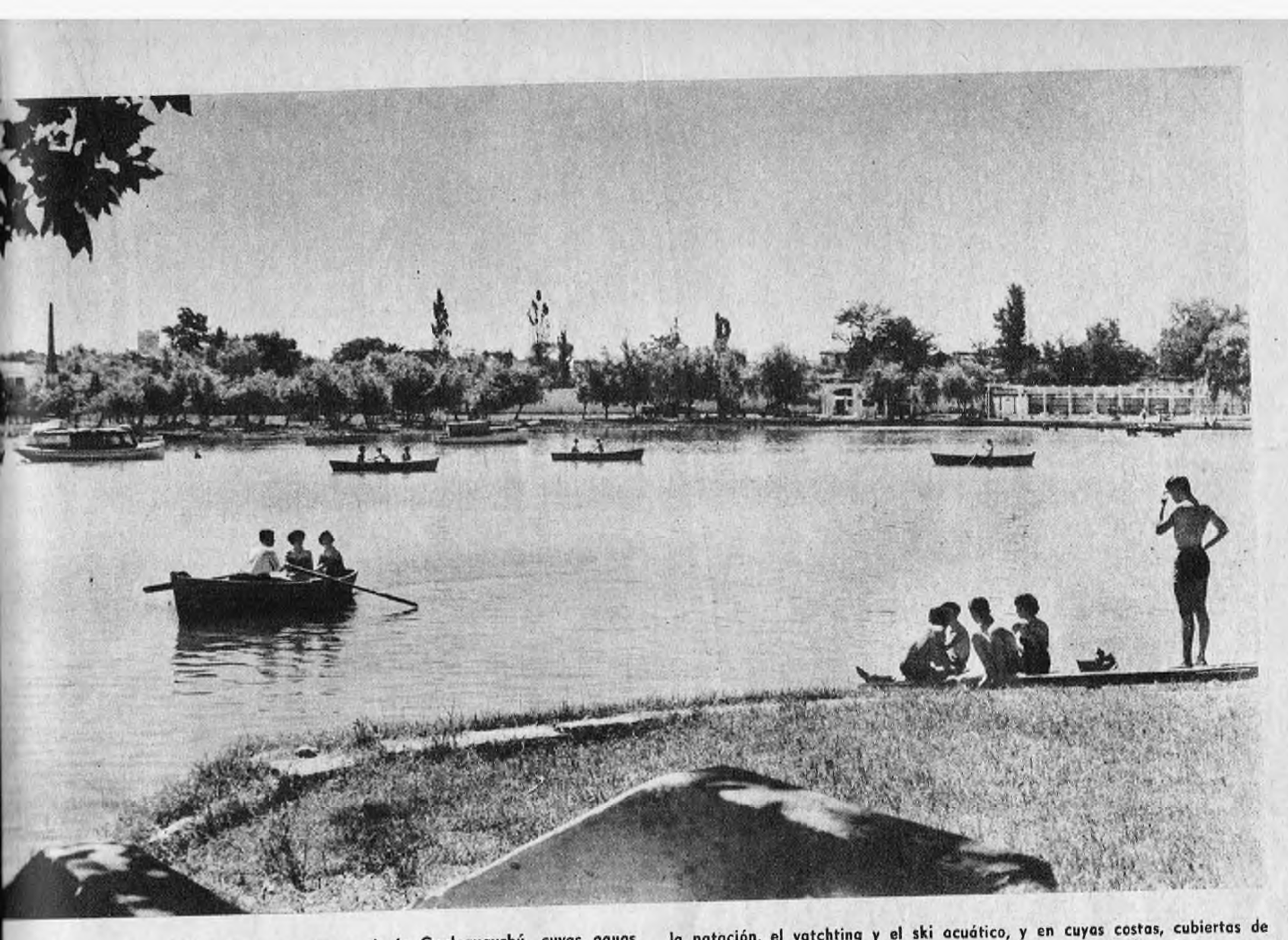


Un espectáculo habitual en las calles de Gualeguaychú, en cuyos negocios se puede encontrar desde la herramienta o la máquina para las labores campesinas hasta la fina camisa de seda, donde alguna mano femenina bordará historiadas iniciales.

GUALEGUAYCHU: NO TODO ESTA COMO ENTONCES

"Las casas, la calle, el río..." Pero no todo está como era entonces en Gualeguaychú. La ciudad, un poco aletargada, es cierto, junto al río que la aproxima al Uruguay, ha crecido mucho desde que Olegario V. Andrade volviera a ella para decir su melancolía en los versos recordados. La calle 25 de Mayo, "la Veinticinco", como le dicen los gualeguaychuenses, obligado camino de entrada por donde pasa la Ruta 14, es a toda hora —excepto a la de la siesta, naturalmente— un escaparate de la intensa actividad local. Es la calle mayor de la ciudad, huelga decirlo, y a lo largo de ocho o diez cuadras se concentra en ella un incesante movimiento. Muchachas vestidas a la última moda y peinadas a lo B. B. se cruzan con los paisanos de chambergo oscuro y ancha bombacha corralera. Jovencitos de aspecto deportivo alternan de pronto con reposados caballeros de ademán sentencioso. Y en tanto que unas entran a "París - Londres" en busca de la tela recién llegada de Buenos Aires, otros salen de "los Goldaracena" cargando en la camioneta la reja de arado que llevaron a arreglar.

Recordamos entonces que Gualeguaychú es una ciudad nacida de la campaña, creada casi por la necesidad de los hacendados de una vasta zona de disponer de un centro comercial adecuado a sus actividades. Esta condición influyó, durante muchos años, en su economía, y también, naturalmente, en sus costumbres, de profundo arraigo y tradición campesinas. El frigorífico Gualeguaychú, el molino San Pablo y más recientemente la Arrocera,



Una intensa actividad se concentra en el río Gualeguaychú, cuyas aguas plácidas ofrecen a la gente joven ancho campo para la práctica del remo, la natación, el yatchting y el ski acuático, y en cuyas costas, cubiertas de espesas arboledas, el descanso es más grato y placentero.

son industrias surgidas del campo, que contribuyeron sin embargo, en el último medio siglo, a modificar esa estructura económica, originando nuevas fuentes de trabajo en la ciudad y transformado en forma decisiva sus pautas culturales y sociales.

Pero Gualeguaychú, que comparte el aislamiento casi insular en que está sumida toda la provincia de Entre Ríos por la falta de comunicaciones adecuadas, espera aún el gran impulso que merece por su aventajada situación geográfica y por el carácter optimista, dispuesto y emprendedor de sus habitantes, muchos de los cuales —sobre todo los jóvenes— hubieron de emigrar ante la falta de perspectivas que les presentaba su ciudad.

UN RIO CON "ANGEL"

Gualeguaychú no está a orillas del Uruguay, como las restantes ciudades de nuestro itinerario, pero tiene en cambio su río propio, que le dio su nombre el río, y cuya presencia constituye un factor importante en su vida. Podría ser simplemente un río más, no muy distinto de los otros, y entonces no llamaría mayormente la atención. Pero este río tiene un particular encanto: no sabemos si será por el recodo festoneado de juncos y achiras que forma poco antes de acercarse a la ciudad, o por el largo puente que lo atraviesa, o la frondosa arboleda de sus orillas, o si será esa isla con su pequeño castillo flanqueado de álamos y cipreses, que dividen su curso frente a la costanera. Debe ser todo eso, y además los atardeceres —"la poética tarde de mi pueblo, que nunca he de olvidar", dice José S. Alvarez, Fray Mocho— lo que presta al río Gualeguaychú ese raro atractivo que los españoles llaman "ángel" y que lo convierte en un paisaje maravilloso, digno de todo el tiempo que se dedique a recorrerlo y a detenerse en él.

Hay en la costa del río tres clubes: el "Neptunia", el Náutico Gualeguaychú y el Club de Pescadores, a todos los cuales se llega atravesando el puente y doblando de inmediato a la derecha por un camino que recorre el parque. En todos ellos son bien recibidos los turistas, que pueden hacer uso de las instalaciones...

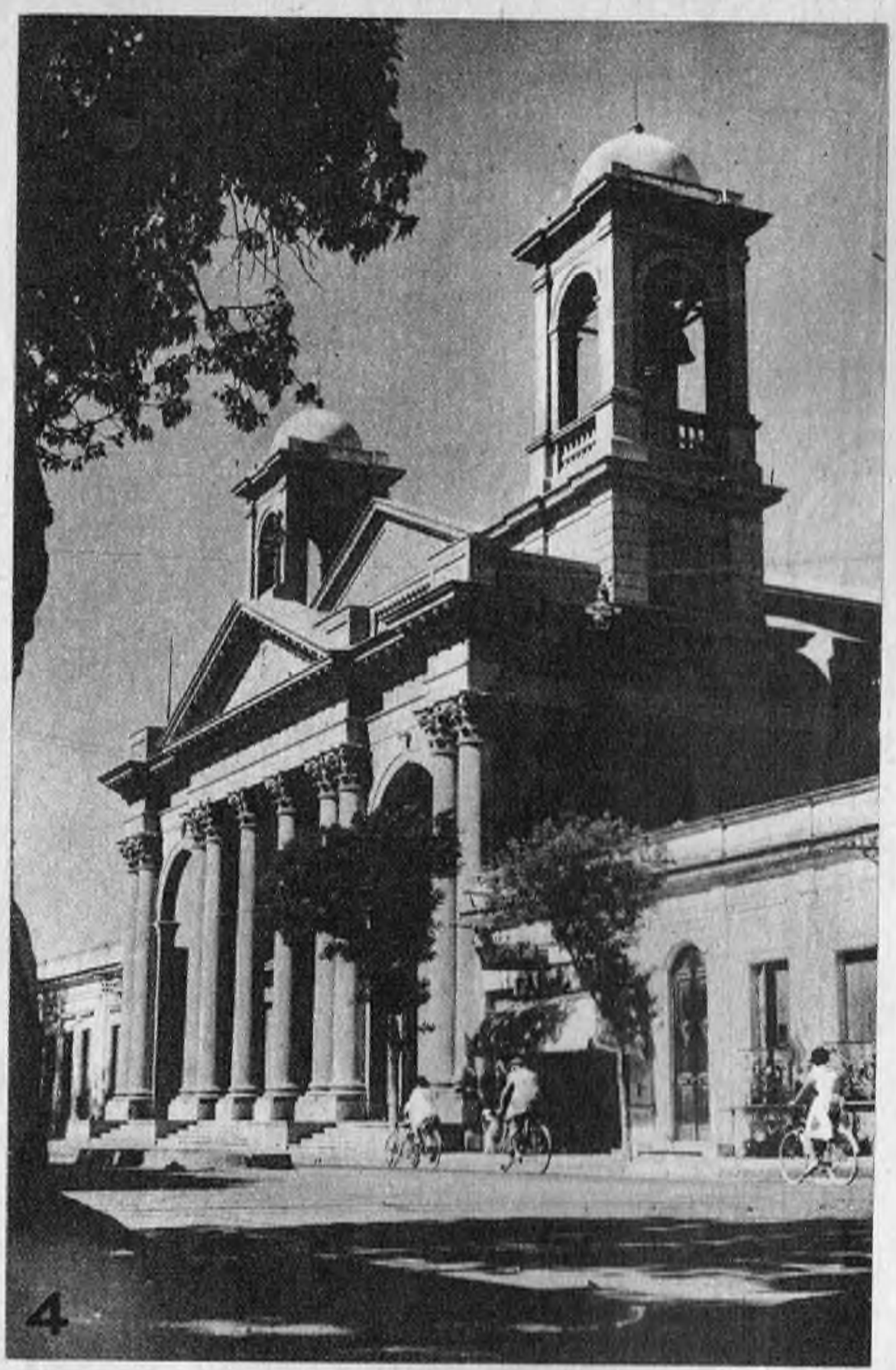
En el "Neptunia" y en el Náutico, que son linderos, hay hermosos parques donde se puede ir a pasar el día, con la posibilidad de almorzar en los "buffets"; el del Náutico es un simpático rancho con techo de paja quinchada y una pequeña terraza para comer al aire libre. Pero el principal atractivo es, naturalmente, el río, donde se practica natación en las piletas naturales formadas por balsas amarradas frente a la playa, o bien es posible dar un paseo en bote a los alrededores.

También hay, junto a la costanera, un amplio balneario municipal con playa de arena, casillas para cambiarse y lugares donde hacer "camping". Y en cuanto a botes, si desea alquilar uno, puede dirigirse al amarradero de Godoy, a la altura de la calle Gervasio Méndez, donde encontrarrá una poderosa flotilla de chalanas pintadas de gris, cuyos nombres, poéticos, originales, divertidos, no dejarán de llamarle la atención.

La ciudad en sí no ofrece muchos lugares de diversión. La mayor parte de la actividad social se concentra, por las tardes, en el clásico paseo por "la Veinticinco", que sustituye aquí a la plaza de otros lugares, y se prolonga en las confiterías Apolo y París. En esta última, además, se baila por las noches, a la media luz de unas lamparitas con pantalla de pergamino.

Además de los restaurantes de los hoteles París —muy bueno—, Comercio y Alemán, muy agradable éste con su aire bávaro y su chimenea, se puede ir a comer al aire libre en "La Cacharpaya", un restaurante que, a pesar del nombre, no es de am-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



biente norteño como podría suponerse, sino alemán. Aquí le prevenimos que, si no le gusta la comida alemana, no se deje tentar por los panqueques de pollo. Hay en cambio otras especialidades que le resultarán más agradables.

UNA CIUDAD PARA LA HISTORIA: CONCEPCION DEL URUGUAY

Cargada de años y de historia, Concepción del Uruguay, o simplemente Uruguay, como la llaman los entrerrianos desde antiguo, es una ciudad en constante evolución, en la que parece haber quedado impreso el espíritu emprendedor y progresista de su hijo más dilecto: el general Justo José de Urquiza.

De la antigua aldea sólo van quedando ya algunas casonas solariegas. El resto se transforma rápidamente, alterando su fisonomía con la construcción de modernos edificios cuyos frentes, pintados en armónicas combinaciones de colores vivos, expresan el deseo de contribuir estéticamente al embellecimiento de la ciudad.

Pero no obstante su afán progresista, o quizá precisamente por eso, los "uruguayenses" muestran con orgullo los lugares históricos que se conservan en Concepción y sus alrededores, refiriendo con lujo de detalles los episodios de que aquéllos fueron testigos. Y de la plaza Ramírez, por ejemplo, en el centro de la ciudad, recuerdan que fue donde Juan Francisco Seguí dio a conocer, el 1º de mayo de 1851, el pronunciamiento de Urquiza, punto de partida de la organización nacional.

En el centro de la plaza, un obelisco rememora al general Francisco Ramírez, y frente mismo a ella, sobre la calle 3 de Febrero, se encuentra la iglesia parroquial de estilo renacimiento, cerca de cuyo altar mayor puede verse el sepulcro donde descansan los restos del general Urquiza.

Pero el mayor orgullo de Concepción del Uruguay lo constituye, sin lugar a dudas, su Colegio Nacional, "el colegio", fundado por Urquiza en 1849, y cuya existencia marcó una etapa fundamental en la historia de la cultura argentina. Por sus aulas pasaron varias generaciones de hombres ilustres: Julio A. Roca, Victorino de la Plaza, Eduardo Wilde, los Leguizamón, José S. Alvarez, Olegario V. Andrade, Martín Coronado.

Del antiguo edificio sólo quedan los salones del frente y la escalinata. El resto fue demolido en 1938 para levantar una nueva edificación, más acorde con las actuales necesidades. De lunes a viernes, por la mañana, es posible visitar el Museo Histórico que se encuentra en una de las salas, y en el que se exhiben documentos, fotografías y figuras de cera.

Otro museo realmente notable y digno de ser conocido es el de Ciencias Naturales, Arqueología e Historia, fundado en 1916 por el señor Andrés García, su creador, contiene muestras disecadas de la flora y la fauna de la provincia, junto con objetos indígenas, alfarería, e instrumentos de hueso. En la sección Historia pueden examinarse documentos referentes a hechos de armas, costumbres y tradiciones entrerrianas, así como reliquias de hombres ilustres. El Museo se encuentra en la calle Posadas Nº 1114, y para visitarlo hay que convenir día y hora llamando por teléfono al Nº 1504.

EN LA COSTA DEL ITAPE

Concepción del Uruguay se alza a orillas del Itapé, afluente del Uruguay, y a corta distancia de su desembocadura. Como en todas las ciudades costeras, también aquí se practican intensamente la pesca y los deportes náuticos, actividades a las que tienen acceso los turistas a través de diversas instituciones: el Club de Regatas, el Yatch Club y el Club de Pescadores. Los dos primeros se encuentran hacia el lado norte de la Costanera, y el de Regatas ofrece la particularidad de haber tenido durante mucho tiempo su sede —antes de poseer el magnífico edificio actual—, en un viejo barco fondeado frente a la playa, donde se guardan aún los botes e implementos.

Pero el que merece párrafo aparte es el Club de Pescadores, ejemplo de lo que pueden el tesón y el empeño de un grupo de hombres dispuestos a pelearle a la adversidad. Después de la tremenda inundación de 1959, las instalaciones del club habían quedado prácticamente derruidas. Parecía que la única solución sería cerrar las puertas y marcharse con la caña a otro arroyo. Sin embargo, y a pesar de los escasos recursos con que contaban, todos "pusieron el hombro" y poco a poco, empezaron a recuperar lo perdido: arreglaron lo que había quedado en pie, levantaron nuevos edificios, y así fue cómo pudieron continuar reuniéndose en ese "segundo hogar" y continuar la práctica de su deporte favorito. Todos los fines de semana, en verano, las instalaciones del club aún en construcción y su hermosa playa se llenan de gente alegre, cordial y dispuesta a pasarlo bien. Y los visitantes, con sólo presentarse y expresar su deseo de pasar allí el día, son recibidos con abrumadora amabilidad, especialmente los que pertenecen a la

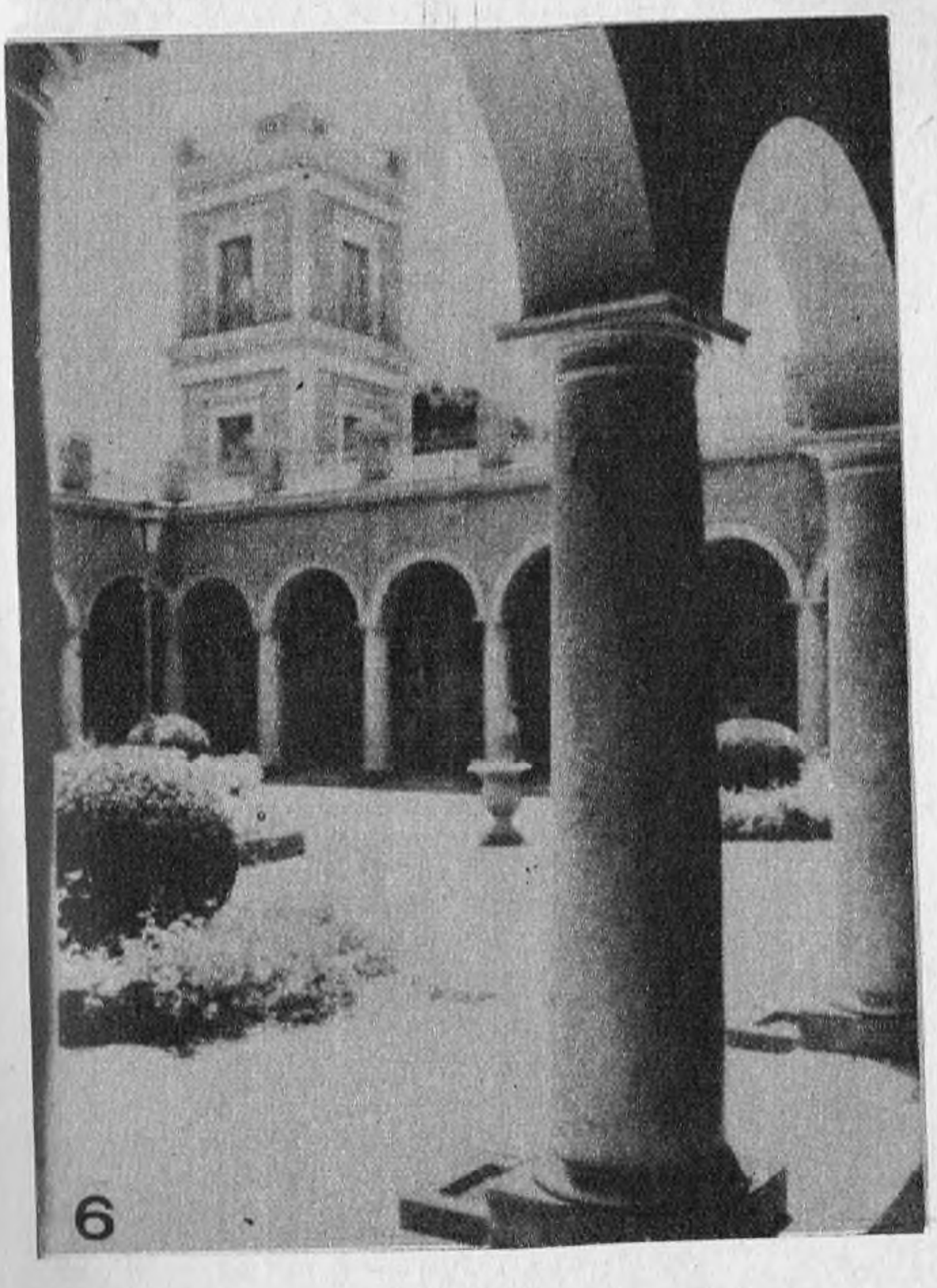
FOTO 4. La iglesia parroquial de Concepción del Uruguay pone un toque renacentista frente a la plaza Ramírez. Iniciada su construcción en el año 1856, fue inaugurada el 25 de marzo de 1859. Las cornisas y columnas, de orden corintio, están artísticamente trabajadas, y los escalones del atrio y el presbiterio son de mármol de Carara.

FOTO 5. A la entrada del palacio San José se alza la capilla, en la cual se pueden admirar las decoraciones de Juan M. Blanes y los artísticos vitraux del pequeño atrio circular.

FOTO 6. Uno de los patios interiores del palacio San José, con su galería de columnas toscanas. A un costado puede verse parte de la fuente central, y al fondo una de las dos torres que forman parte del edificio.

FOTO 7. Desde Concepción del Uruguay también se puede llegar a la ciudad uruguaya de Paysandú, cuya ancha playa se extiende por varios kilómetros a lo largo del río, ofreciendo una amplia y hermosa perspectiva.

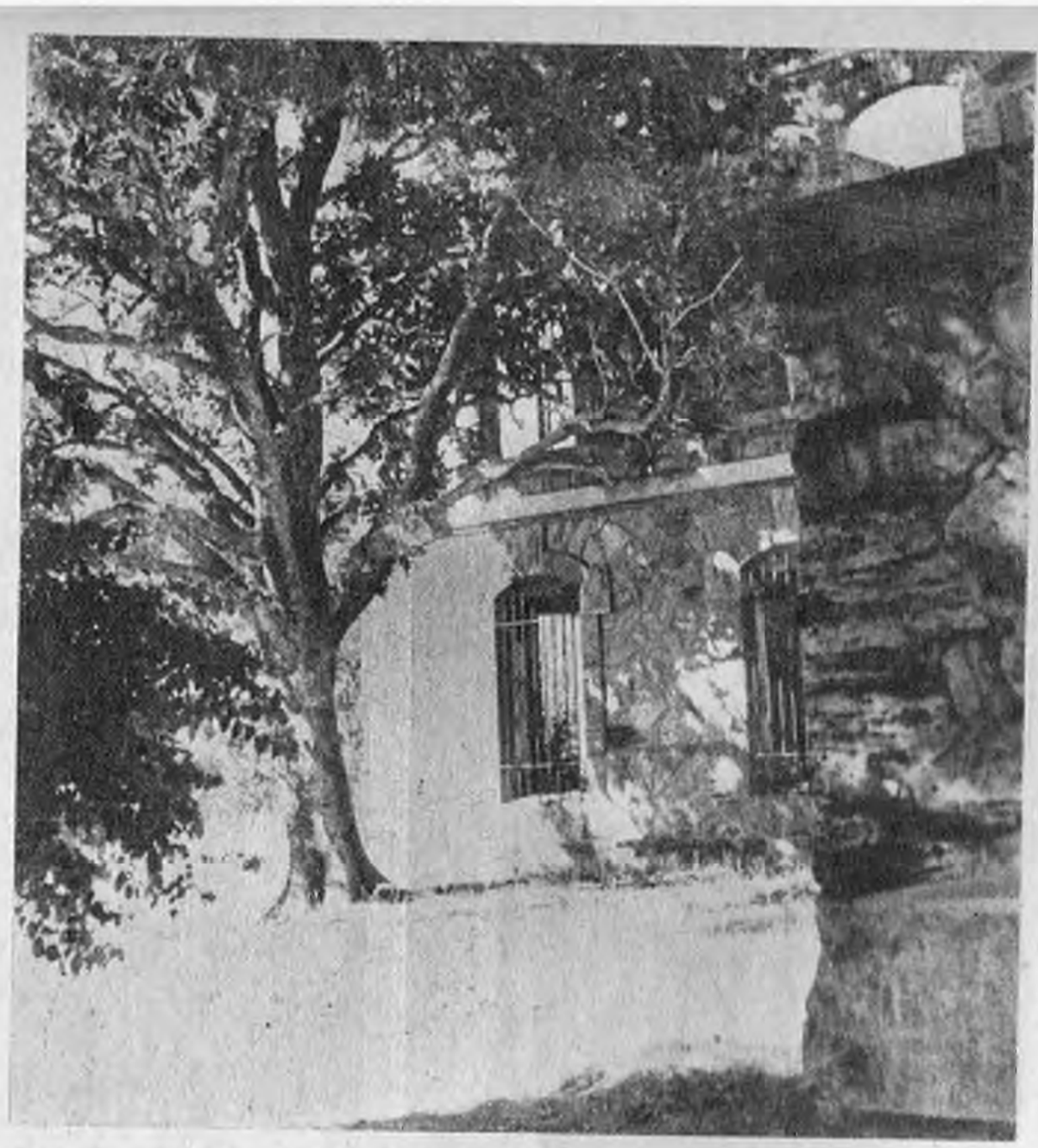
5



6

7

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Cófradía del Anzuelo, a quienes se agasaja como a amigos de toda la vida.

Ya de vuelta "al centro", se puede ir a tomar unas copas en la confitería del Hotel París, frente a la plaza Ramírez, antes de ir a cenar al Isondú, a media cuadra de allí, en la calle Colón, o al Flamingo, junto al Grand Hotel. Otro restaurante recomendable: el Welcome, en la calle Centenario del Pronunciamiento. Y para ir a bailar, la Confitería Ramírez, también frente a la plaza, por supuesto, con un gran patio al aire libre decorado con palmeras.

EL PALACIO SAN JOSE

A algo más de 30 kilómetros de la ciudad, por la ruta pavimentada 139 y poco después de la población de Caseros, llamada así en memoria del combate famoso, se encuentra el Palacio San José. No se puede pasar por Concepción del Uruguay sin visitar —de 9 a 12 y de 14 a 18 horas— la residencia que hizo construir Urquiza en 1850 y donde vivió hasta que lo mataron, allí mismo, en 1879.

En medio de un magnífico parque, entre jardines y avenidas de lajas, se alza el edificio señorial, con sus dos torres y sus patios inmensos, bordeados por una galería de arcadas y columnas toscanas. En un extremo del parque, se llega por una avenida de álamos al lago artificial, prodigio de ingeniería para su época, al cual era llevada el apua por un sistema de bombeo. En la casa, actualmente convertida en museo, se exhiben reliquias, muebles, objetos y obras de arte, conservándose el dormitorio del prócer, las salas de fiestas y de armas, y la famosa sala de juego con su cielorraso de espejos. Allí, frente al piano de cola, estática, una imagen de cera: la de la hija de Urquiza, con su mano en suspeso sobre un acorde, detenida en el tiempo como todo lo que la rodea.

EL CUENTO DE LAS NARANJAS

A principio de siglo, unos chacareros radicados en Colonia Yeruá, creada por Urquiza al sur de Concordia, compraron unas plantitas de naranjas que, según los vendedores, comerciantes de paso por allí, eran importadas y de la mejor calidad. Las plantaron y cuidaron con la esperanza de disponer de fruta para el consumo familiar, y después de dos o tres años, crecidos los arbolitos, vieron con alegría brotar los azahares y henchirse las ramas de dorados frutos. Pero al probar las naranjas el júbilo se trocó en desilusión: eran amargas. Habían sido estafados.

La vida del campo es dura, y los hombres hechos a ella no se amilanan fácilmente. Ante esa "amarga realidad", los agricultores empezaron a hacer pruebas: unos injertos acertados y adecuados condiciones climáticas dieron como resultado una exquisita variedad de naranjas. Pasaron los años: centenares de árboles cubrían en simétricos cuadros varias hectáreas. La producción, excedido el consumo local, fue enviada primero a Concordia, después a Santa Fe y Buenos Aires. Poco a poco, el cultivo de citrus desplazó a todos los demás. Y así, a consecuencia de una estafa, nació la principal industria del norte entrerriano.

El centro de toda esa actividad es, por influpo natural, Concordia, capital del país de las naranjas, que se enorgullece de ser hoy la ciudad más evolucionada y progresista de Entre Ríos, rivalizando en edificación con Paraná, la capital de la provincia. Un activo puerto, florecientes industrias y el intenso movimiento comercial que se acentúa en la calle Entre Ríos, dan la pauta de su acelerado ritmo de vida. A cualquier hora que se llegue hay en las calles céntricas un continuo ir y venir de gente y vehículos, y la animación se prolonga hasta altas horas de la noche. En verano, los bares y confiterías ubicados frente a la plaza San Martín instalan mesas en la acera de ésta, convertida así en una especie de vía Véneto, desde donde se puede admirar a las bonitas muchachas que pasean por ella.

SAN CARLOS: LA LEYENDA

Muy cerca de la ciudad, a unas quince cuadras hacia el norte, hay un inesperado territorio de colinas ondulantes y agrestes, cubiertas de árboles, plantas semisalvajes, arbustos, que descienden hasta el río en una empinada barranca. El lugar sorprende un poco: parece como si algo hubiese quedado allí a medio hacer. Hay caminos que rodean las lomas, canteros de césped aún demarcados; se nota, en fin, la mano del hombre, pero interrumpida.

Y de pronto allí, en una altura, rodeado de árboles añosos y de profundo silencio, un sombrío edificio rectangular de paredes de piedra, semiderruído. Por los huecos de las ventanas en arco se ven los gruesos tabiques, las aberturas de las puertas, el cielo. En el gran portal de acceso, una leyenda: SAN CARLOS - E. D. - 1888. Y nada más.

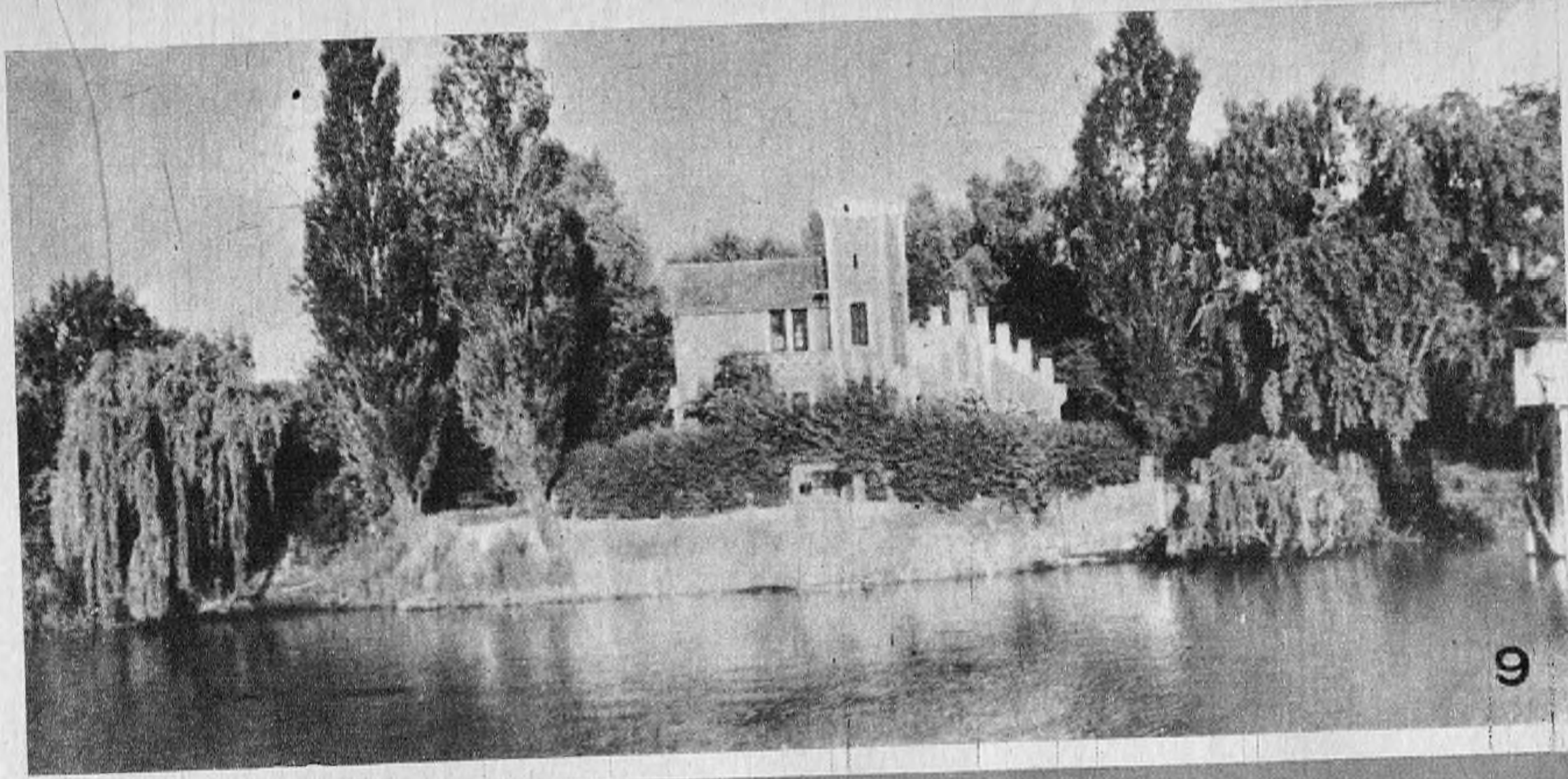
Uno se vuelve hacia el acompañante, que ha estado mirando con cara de quien ya conoce. Y el relato es tan insólito como todo lo que nos rodea: en mil ochocientos ochenta y tantos un conde francés llegó hasta estas costas remontando el río en una goleta. Era un hombre de empresa y tenía intención de instalar en esa zona nada menos que un frigorífico. Le gustó el lugar, y decidió radicar allí su proyecto: muy pronto empezaron los trabajos y rápidamente se alzaron las paredes de una magnífica residencia. En ella, amoblada a todo lujo, el conde vestía al estilo gaucho y hacía vestir del mismo modo a su numerosa servidumbre. Algo faltaba, sin embargo, y un día el dueño de casa anunció que se iba a buscar a "madame". Tiempo después regresaron juntos. Ella, rubia, exquisita, delicada, recorría con paso menudo los senderos del parque apoyada en el brazo de su marido, maravillada ante el paisaje magnífico de los árboles y el río, asintiendo a las explicaciones que él le daba sobre su proyecto. Todo era perfecto y parecía marchar a las mil maravillas. Pero no habían pasado dos meses de su llegada cuando la castellana desapareció. Otro hombre y la aventura habían ganado en su corazón.

Por un tiempo aún se vio al conde recorrer el parque, las manos a la espalda, la cabeza gacha. Después, despidió a todos sus servidores, cerró la casa y se marchó. El pequeño castillo quedó allí, solitario en lo alto de la colina, a merced del tiempo y de los hombres. Las autoridades no se preocuparon de esa valiosa propiedad abandonada. Un día desapareció la reja de entrada del portal; otro, una ventana. El resto fue demasido rápido para ser contado. Hoy,

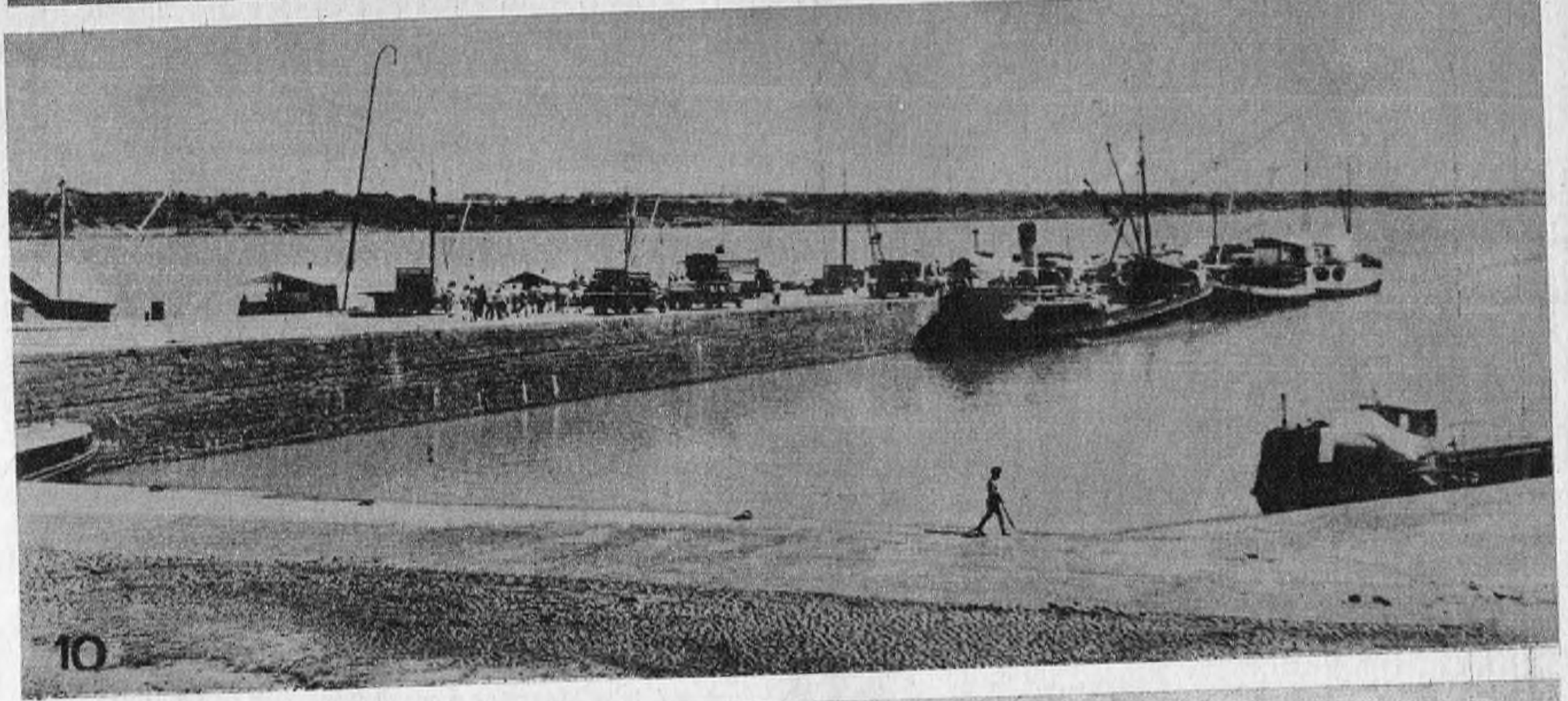
FOTO 9. En el río Gualeguachú, la isla Libertad, con su pequeño castillo, está poblada de casitas de fin de semana.

FOTO 10. El puerto de Concordia, uno de los más activos del río Uruguay, posee amplias instalaciones y dársenas para barcos de ultramar.

FOTO 11. En lo alto de una colina el parque Rivadavia, en Concordia, se alza el palacio San Carlos, con su historia y su leyenda popular.



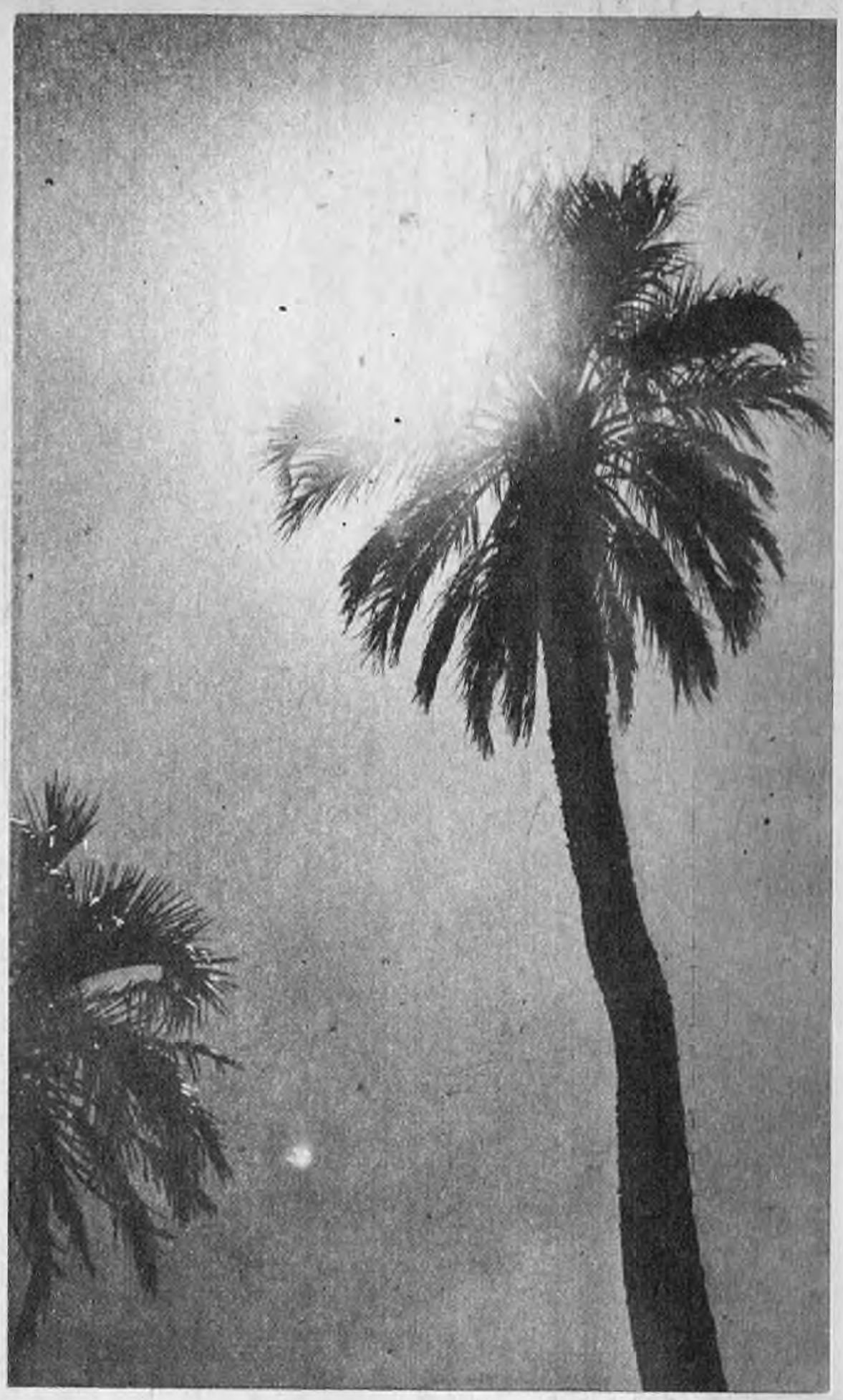
9



10

11

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



del castillo de San Carlos sólo quedan los muros derruidos y una leyenda con amantes fantasmales en la imaginación popular.

El lugar es magnífico, y espera únicamente la iniciativa emprendedora que aproveche sus condiciones naturales, con una urbanización de la que podría resultar un hermoso barrio residencial. A Concordia le falta un hotel de turismo: San Carlos sería el sitio ideal para edificarlo, cerce de la pequeña playa, en medio del parque y las colinas, en una de las cuales, próxima al río, se alza el monumento a Artigas y al éxodo oriental, con su proa blanca dirigida a la vecina orilla y su leyenda: "...sin libertad, hasta la tierra propia parece extraña".

SALTO GRANDE: LA PROMESA

Saliendo de Concordia hacia el norte, camino a Federación, se encuentran a corta distancia los "links" del Golf Club local. Y más allá del arroyo Ayuí Grande, pasando el puente sobre el Gualeguaycito, se dobla en el Km. 490 a la derecha por el camino que lleva a la costa. Deténgase al llegar a las primeras casas: allí está la subprefectura, y es necesario dejar constancia de la indentidad antes de seguir adelante. De paso, le darán algunas indicaciones para descender la barranca sin peligro de romper una punta de eje.

Lo invitamos a ir hasta allí, porque frente a esa costa está Salto Grande: una fuerza incontenida en espera de la represa que utilizará su energía para beneficiar a vastas zonas de la Argentina y el Uruguay. Por ahora, mientras aguardan que se cumpla la promesa que hará realidad esa esperanza, los concordinos aprovechan la belleza natural de ese lugar, agreste y montaraz, con hermosas arboledas, para pasar breves temporadas de vacaciones en carpas y casillas. Allí abunda el dorado, y hasta no hace mucho era un pequeño paraíso para los pescadores. Pero recientemente ha sido prohibida la pesca, manteniéndose una estricta vigilancia: lo singular del caso es que esta prohibición parece no regir para los uruguayos, que llegan en bote hasta pocos metros de la costa argentina y lanzan sus líneas con fructíferos resultados, sin trabas de ninguna especie.

Allí la pesca es, además, un verdadero juego de fuerza y astucia, una lucha entre el hombre y el pez, pues el dorado de esa zona es sumamente agresivo y se resiste valientemente, aun prendido al anzuelo, al punto que muchas veces el combate concluye con su huida, dejando al pescador con las manos vacías y lleno de magullones.

Además de alrededores pintorescos como éste y el arroyo Yuquerí Chico, kilómetros antes de llegar a la ciudad, Concordia cuenta con magníficas playas sobre el Uruguay, de arena fina y blanca, donde hay varios balnearios populares: San Juan, Chacabuco, Playa Nebel. Asimismo, es posible ir al Club de Regatas, en el extremo norte de la Costanera, que admite también a los turistas como socios transeúntes, y desde cuyo monumental edificio se abarca un amplio panorama del río y la costa uruguaya.

COLON: EL PUERTO Y EL PALMAR

Los primeros inmigrantes suizos de la colonia creada por Urquiza habían desembarcado ya, cuando el general consideró la necesidad de dotar de un puerto a toda esa zona. Los años que siguieron confirmaron la certeza de su idea visionaria. Aquel primitivo y simple embarcadero, llamado Puerto de Colón en homenaje al descubridor, sirve actualmente a la antigua villa y hoy ciudad de San José, fruto de aquella colonia.

La mano del hombre ha acentuado la belleza natural de la pequeña población, ya casi secular, favorecida por la topografía de las típicas cuchillas entrerrianas. Un camino perfectamente pavimentado lleva desde la ruta 14 a la zona urbana, y al antrar en ella llama la atención que sus calles, anchas y arboladas, no hayan sido asfaltadas aún. Es el único toque discordante de la ciudad, florecida de jardines, que hace que sus habitantes, habitualmente cordiales y amables, tengan que fruncir el ceño cuando pasa algún vehículo demasiado ligero, levantando tierra.

La avenida costanera es un hermoso paseo que se extiende desde el puerto hst el parque Quirós, y en su trayecto se encuentra la sede del Club de Regatas, instalado en un barco. Muy cerca de allí, el balneario Piedras Coloradas ofrece una amplia playa sobre el Uruguay.

Si usted sigue nuestro itinerario, pasará al ir a Concordia por ese extraordinario alarde de la naturaleza, verdadera invasión pacífica de la flora brasileña en suelo argentino: una vasta región de más de 5.500 hectáreas cubiertas por bosques de palmeras, que se extienden por el sur desde la estación Martiniano Leguizamón, hasta la pequeña población de Ubajay, en el norte.

Por espacio de kilómetros y kilómetros se alzan, a ambos lados del camino, las palmeras, esbeltas y graciosas, formando apretados grupos. Varios arroyos nacidos de manantiales naturales atraviesan el palmar, formando en algunas partes lagunas rodeadas de frondosa vegetación. Las garzas, flamencos, loros y cotorras prestan además

FOTO 12. En el Palmar de Colón se encuentran rincones como éste, en los cuales el rancho de barro y paja quinchada agrega un rasgo típico a la exótica belleza del paisaje.

FOTO 13. Muy cerca de Salto, en la República Oriental del Uruguay, está Arenitas Blancas, un pequeño balneario en el que una progresista urbanización ha aprovechado con moderno sentido estético la singular topografía de la zona.

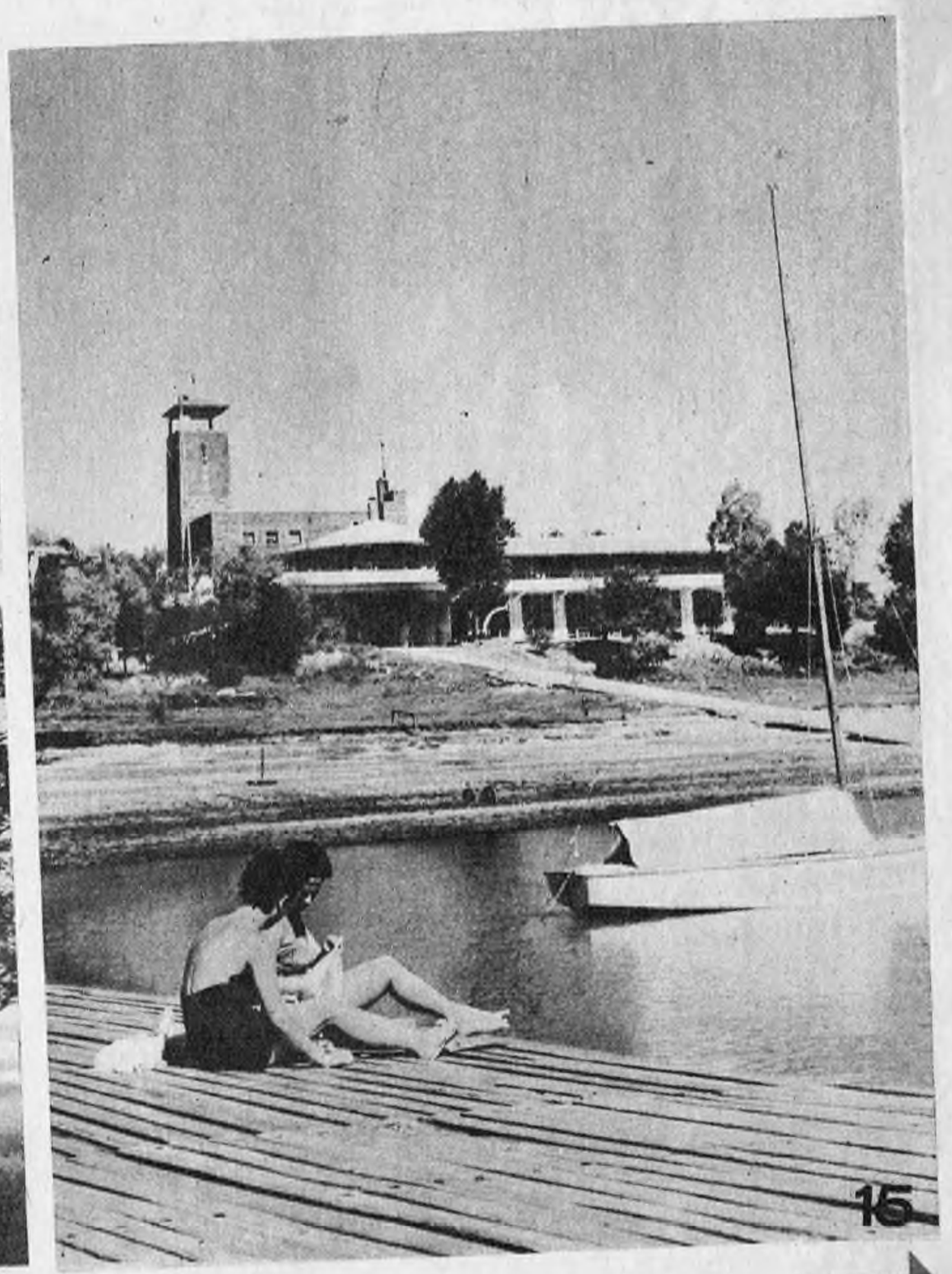
FOTO 14. Otro aspecto del Balneario Municiapl de Paysandú, cuyas arboledas y prados bien cuidados ofrecen lugares propicios a las miles de personas que acuden allí los fines de semana.

FOTO 15. El Club de Remeros de Salto tiene un magnífico edificio, dotado de todas las comodidades necesarias para la práctica de los deportes náuticos, habiendo concluido recientemente la construcción de una amplia piscina cubierta.

12

13

14



15

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

al paisaje una extraña sensación de belleza tropical. Y a orillas del rí,o en las caleras de Barquín, las barrancas constituyen un espectáculo inolvidable, en el cual se destacan las ruinas de la misión jesuítica cuyos sillares de piedra resistieron la acción del tiempo a lo largo de cuatro siglos.

EN LA OTRA OTRA ORILLA: TRES CIUDADES

Desde Concordia, Colón y Gualeguaychú se puede cruzar en lancha a las tres ciudades uruguayas de la otra orilla del río: Salto, Paysandú y Fray Bentos, respectivamente. Los viajes son breves —el más prolongado es a Fray Bentos, de una hora y media— y le brindarán la posibilidad de efectuar una grata excursión por el río y conocer nuevos y pintorescos lugares.

En Salto, por ejemplo, además de contar con la amable recepción que da a los turistas el Club de Remeros, se puede visitar el Parque Solaria y el Balneairo Arenitas Blancas, que se encuentra frente mismo a San Carlos. Hay allí, en una colina frente al río, un moderno bar y confitería cuyos ventanales se abren a un magnífico paisaje. Algo más al sur está el río Daymán, en cuyas proximidades se piensa edificar un gran hotel de turismo, que ser al mismo tiempo sanatorio hidrotermal, contando con las aguas termales de la zona, de probadas propiedades terapéuticas. El río ofrece lugares muy atractivos para bañarse, a condición de que ya hayan sido fumigados los tábanos que lo invaden en cantidades industriales.

Paysandú, a donde se llega más rápidamente desde Colón que desde Concepción del Uruguay, cuenta con gran cantidad de clubes dedicados a los deportes náuticos, entre ellos el de Remeros Paysandú, el Club de Pescadores y el Yatch Club. Además, su balneario municipal es bien conocido por la amplitud de su playa y las comodidades que ofrece. En las proximidades se encuentra la cascada del Queguay, una de las caídas de agua más hermosas y espectaculares del país, y la desembocadura del Arroyo Negro, con sus médanos y arenales, donde se proyecta hacer un balneario.

Ypor fin, Fray Bentos, donde se llega desde Gualeguaychú, que ofrece a diez kilómetros hacia el sur su hermosa playa de "Las Cañas", sobre el río Uruguay, además de todos los pintorescos lugares costeros próximos a la ciudad.

ALOJAMIENTOS EN NUESTRO ITINERARIO .

En la zona que hemos visitado, y cuyas descripción le ofrecemos, la actividad turística propiamente dicha no está organizada aún en forma racional. Lo cual, dicho sea de paso, no difiere mucho de lo que ocurre en la mayor parte de nuestro país. Esto significa que usted tendrá que ser un poco precursor, un poco "pionero" en ese descubrimiento del paisaje mesopotámico, sorprendente y distinto. Y como todo descubridor, tendrá que darle a su viaje un ligero sabor de aventura y avenirse, por ejemplo, a superar ciertas dificultades, que esperamos que sean prontamente solucionadas: falte de alojamientos adecuados; ciertas esperas, a veces prolongadas, en el cruce de las balsas que lo acercarán a Puerto Constanza; un poco de tierra en los caminos, en su mayoría enripiados.

Las distancias entre las ciudades son muy cortas, de modo que no hay prácticamente necesidad de detenerse a almorzar en la ruta. Si usted sale temprano, por la mañana, en menos de dos horas cumple cualquier trayecto y llega a una ciudad. Esa es la razón por la cual no hay restaurantes en el camino, donde encontrará, en cambio, los típicos almacenes de campaña como despachos de bebidas. Puede detenerse en algunos de ellos, a tomar algo fresco y comer un "picado" de fiambre y queso casero, aprovechando para charlar con la gente amable y cordial que encontrará en esos lugares, y conocer más de cerca sus problemas, sus inquietudes, sus deseos.

En cuanto a los hoteles en las ciudades incluidas en este itinerario, debemos hacer una distinción especial y señalar que el mejor que hemos encontrado es el Grand Hotel, de Concepción del Uruguay, antiguo y señorial, dotado de todas las comodidades que puede requerir el turista. También el Imperial, de Concordia, es muy

bueno, advirtiéndose el deseo de introducir mejoras en un edificio que, si bien ya tiene algunos años, se conserva en perfectas condiciones. Lamentamos no poder decir lo mismo de otro hotel de esta ciudad, al que se le ha dado una categoría que no tiene: un edificio inmenso, tétrico, de grandes habitaciones con cielorrasos descascarados, baños en pésimas condiciones, donde el agua sale a ciertas horas con cuentagotas, y en el cual se advierte la falta de interés de sus propietarios —que evidentemente no son los dueños del edificio— por mejorar algo que no les pertenece.

PARABRISAS no tiene ni quiere compromisos con nadie. Y a fin de poder dar a nuestros lectores la información precisa y veraz sobre las comodidades que encontrarán en estos itinerarios turísticos, tenemos la obligación y la necesidad de certificar estas fallas, posibles de solucionar con buena voluntad y sano criterio, en el deseo de que los hoteleros, propietarios de restaurantes, bares, etc., comprendan que sólo ofreciendo mejor atención y alojamientos adecuados se podrá incrementar la corriente turística al interior del país —prácticamente desconocido aún—, con los consiguientes beneficios para todos. ✦

PROXIMO ITINERARIO DE "PARABRISAS"

El equipo técnico de PARABRISAS viaja en estos momentos recorriendo para usted el circuito

MAR Y SIERRAS

En el próximo número aparecerá una amplia descripción turística comprendiendo Balcarce - Tandil - Lobería - Oriente - Retá - Claromecó - Orense - Necochea - Mar del Sur y Miramar, con un

MAPA DESPLEGABLE A CUATRO COLORES

NOMBRE	DIRECCION	Teléfono	Baño privado	Pensión completa	Alojam. solam.
GUALEGUAYCHU					
Gran París	Bolívar 2860	2860	Sí	Sí	No
Alemán	Bolívar 535	2673	no	sí	no
Comercio	25 de Mayo 580	2733	no	sí	no
CONCEPCION DEL URUGUAY					
Grand Hotel	Colón y Rocamora	2850 2851	sí	sí	sí
Plaza	12 de Abril 101	43	sí	sí	no
París	Colón 14	1508	sí	no	sí
COLON					
Petit Plaza	12 de Abril 128	28	no	sí	no
CONCORDIA					
Imperial	Urquiza 597	2535	sí	sí	sí
Argentino	Pellegrini 560	2797	sí	sí	no
Central	1º de Mayo 185	2842	sí	sí	no
Londres	Carriego 147	—	no	sí	sí

PRECIOS: Con pensión completa y baño privado: $ 200.— a 230.— diarios.
Alojamiento solamente y baño privado: $ 120.— a 150.— diarios.
Sin baño privado: $ 30.— a 60.— menos, según categoría.
Para evitar inconvenientes, reserve alojamiento telefónicamente antes de viajar

Si usted no atiende esta advertencia, quizá tenga que pagar los vidrios rotos... de su parabrisas. En los caminos enripiados, el pedregullo suelto es despedido con tremenda fuerza por las cubiertas, y su impacto puede ser fatal a los cristales más irrompibles. Este accidente es habitual en las rutas entrerrianas, enripiadas en su mayoría, cuando no se toman las precauciones necesarias.

El primer tramo en el que usted tomará contacto con el ripio, es el que va de Martín Irigoyen a Pasaje Talavera. Al descender de la balsa hay un cartel: "No corra. Su lugar en la otra balsa está asegurado." Sin embargo, los automovilistas se lanzan en carreras desenfrenadas como si esos 25 kilómetros, en lugar de estar en una isla del Delta fueran parte del circuito de Monza. Consecuencia: la playa de espera de Pasaje Talavera se halla sembrada de vidrios rotos pertenecientes a los parabrisas de los imprudentes.

Este peligro está latente a todo lo largo de la ruta, sobre todo, cuando su coche va a ser pasado por otro. Para el primer caso, la técnica a seguir es l siguiente: elija una recta larga para la operación; observe que no venga ningún vehículo en sentido contrario en un tramo de por lo menos 600 metros; conserve una distancia de 30 metros y ubíquese en la mano contraria, iniciando recién entonces la aceleración; advierta al otro conductor con repetidos toques de bocina, al pasarlo, manténgase a una distancia de 2 a 3 metros: el camino es amplio y lo permite. Siga por la mano contraria hasta encontrarse a 30 metros más allá antes de retomar su mano, porque de lo contrario puede ser usted quien "fusile" a pedradas el parabrisas del otro coche.

En el segundo caso, vale decir, apenas advierta que alguien quiere —y puede— pasarlo, reduzca la velocidad de su coche y acérquese todo lo posible a la derecha. Después, ruegue que el otro conductor haya leído este número de "PARABRISAS" y espere.

Si a pesar de su prudencia —o a causa de su prisa— le astillaron el cristal, termine de romperlo tratando de que los trozos no caigan dentro del coche. Luego cierre herméticamente todas las ventanillas y siga su marcha a velocidad moderada. El aire embolsado en el interior de la cabina impedirá la entrada del viento. Unicamente cuando sienta una ligera presión en los oídos abra algún resquicio para restablecer la presión ambiente. Marche con precaución y, repetimos, a baja velocidad, para evitar que algún pájaro sorprendido en pleno vuelo entre por la abertura del parabrisas roto y golpee a alguien.

Una forma muy eficaz de prevenir accidentes consiste en montar delante del parabrisas, en un marco de madera y goma, un alambre tejido de los llamados "de gallinero". Deje una luz de 5 cms. por lo menos para permitir el libre juego de los limpiaparabrisas y evitar que, por la elasticidad propia del metal, las piedras lleguen a tocar el vidrio. Y como última precaución, lleve por las dudas unas sólidas antipatras.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Sr. Conductor:

su vida
pende de una
CINTA

depende de su cinta de frenos

P.V.I.

BLOQUES
SEGMENTOS
ROLLOS
PLANCHAS
FORROS DE EMBRAGUE
Solicítelos
a su tallerista.

FABRICADAS
BAJO LICENCIA
Y CONTROL DE
CALIDAD DE
JOHNS-MANVILLE
U.S.A.

PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S.A.
BERNARDINO RIVADAVIA 4402
LANUS OESTE

para el pic-nic

y para la playa...

para el week-end y la merienda...

como cena fría...

y para el copetín...

como postre y para el sandwich...

...en una palabra **hecho y envasado para el verano!**

QUESO-CREMA ADLER es queso o seleccionado, con manteca pura abundante crema fresca, cien por nto homogeneizados. Se elabora con quinaria automática, en un procenniento cien por ciento controlado.

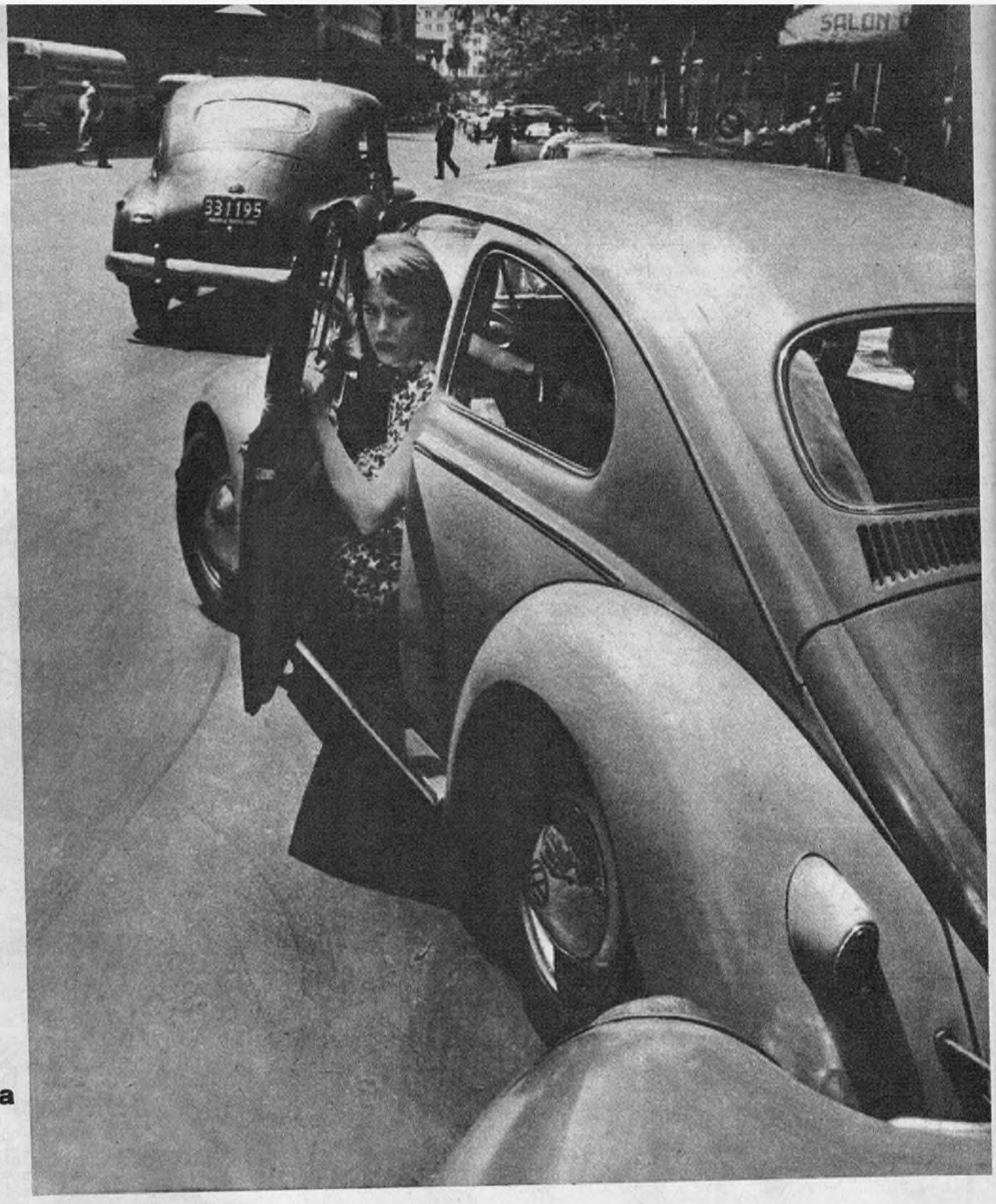
QUESO-CREMA ADLER no se vende suelto. Se expende únicamente así : 2 porciones herméticamente cerradas y selladas a presión, en su típica caja triangular. Por eso se mantiene fresco, con o sin heladera.

QUESO CREMA ADLER

ELABORADO BAJO LICENCIA Y CONTROL DE ADLER ALEMANIA, POR QUELAC S. A. Bavaria

Cortar con cuidado por la línea de puntos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



al volante, ¿mejor, igual o peor que los hombres? blanco y negro de una polémica que dura mucho tiempo

LA MUJER VA SOBRE RUEDAS

EN 1915, el poeta futurista Marinetti escribió en un famoso manifiesto: "El esplendor del mundo se ha enriquecido con una nueva belleza: la belleza de la velocidad". Lejos se estaba entonces de pensar que esta nueva conquista sería usufructuada no sólo por los hombres, sino también por la mujer, que desde entonces ha avanzado extraordinariamente en su anhelo de vivir en un plano de igualdad y gozar de todos los derechos. Por ello, el espectáculo de la mujer conductora es un hermoso símbolo: significa que han concluido los tiempos en que ella debía permanecer siempre "un paso atrás del hombre", en que desempeñaba un papel secundario en nuestra sociedad. Incorporada definitivamente al quehacer social en todos sus aspectos, hoy la mujer "conduce" su destino: aferrada al manubrio o al volante, fue dejando caer uno a uno los pesados velos de la timidez, los tabúes y las

prohibiciones. La presencia de la mujer conductora es el corolario de un largo proceso, y simboliza la realización plena del "ser humano femenino" en todas sus posibilidades. Con lo que sale gananciosa no solamente la mujer sino también el hombre, la sociedad entera, que ha visto enriquecidas muchas actividades con una nueva modalidad. Nueva modalidad que en nuestro caso se manifiesta en la existencia, como alguien lo llamó ingeniosamente, del *automóvil sentimental:* es decir la mujer al volante.

Y bien, la mujer al volante debe encarar, tanto como el hombre, una serie de problemas y dificultades de diversa índole, según, no sólo el tipo de vehículo, sino también el lugar y la clase de tránsito. Porque el automóvil tiene también sus exigencias, y pone a prueba los nervios, el ingenio, la agilidad mental de la mujer para decidirse en situaciones imprevistas. Con el agregado de que en ocasiones se encuentra en posición desfavorable con respecto al hombre. Debe desenvolverse en el difícil tránsito por las ciudades modernas, por las carreteras y los caminos vírgenes, los baches, el estacionamiento, los semáforos, las reglas de tránsito. Y los "caprichos" de la máquina: el ronroneo del motor puede detenerse sin previo aviso, y no ya en pleno centro de una ciudad populosa, sino en callejuelas sombrías, hostiles, solitarias. En el momento menos pensado puede verse obligada a efectuar una reparación, a cambiar, por ejemplo, una rueda.

Hay quienes niegan a la mujer los atributos necesarios para afrontar con verdadera eficiencia las dificultades inherentes a la conducción. La adaptación de la mujer al volante, dadas sus cualidades caracterológicas, ¿puede conceptuarse tan completa como la del hombre? El propósito de esta nota es responder adecuadamente a esta y otras preguntas.

¿Son más peligrosos ellos o ellas?

Una encuesta reveladora

Hace poco tiempo se realizó en Inglaterra una encuesta de resultados sorprendentes. Llevada a cabo por una compañía de seguros, tuvo la virtud de desmentir tradicionales prejuicios acerca del carácter femenino. Como resultado de sus minuciosas investigaciones, la compañía aseguradora tomó una decisión que habla por sí sola: redujo en un 10 % la prima del seguro, y planeó una serie de mejoras en las otras condiciones de las pólizas de las conductoras. Y tuvo, además, un gesto desacostumbrado en empresas de ese tipo, expresivo de que los cambios introducidos respondían a una convicción rotunda: efectuó un llamamiento a las otras compañías

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Las mujeres son más respetuosas de las reglamentaciones que los hombres. Sin embargo, sus oponentes no cesan en sus críticas. ¿Qué quiere señalar la mujer sacando así el brazo?

LOS CUIDADOS DEL COCHE: EL HIJO DE METAL

Una de las observaciones acerca de la mujer automovilista, y en la que hay acuerdo general, es que presta más atención que el hombre al aspecto exterior del coche. Pone en ello, sin duda, algo de su natural coquetería, de su inclinación por la limpieza y de su buen gusto. Pero la conservación de un automóvil requiere algo más que la tersura de su carrocería. Parafraseando aquello tan socorrido de "que no todo lo que brilla es oro", podemos decir que no toda carrocería resplandeciente es garantía de que el coche se halle en perfectas condiciones. En tal sentido, la escasa inclinación de la mujer por la mecánica es un verdadero punto débil.

Comprar un coche es como aumentar el núcleo familiar, como tener un hijo más, un hijo de acero con pies de goma. Y como el niño, el coche requiere, *exige*, para su conservación *un cuidado integral*. Con una diferencia: los cuidados maternales van decreciendo a medida que el niño adquiere mayor independencia, y dejan de ser necesarios cuando la criatura, ya adulta, puede desenvolverse por sus propios medios. El coche, por el contrario, sufre un proceso inverso. Verdadero niño prodigio, nace desarrollado, y su corazón potente y vigoroso se debilita y gasta con el uso. Los cuidados, entonces, deben acrecentarse a medida que pasa el tiempo.

Y aquí se impone otro símil. Así como existe una "educación para los padres", y se han publicado numerosos ensayos y obras de divulgación de conocidos especialistas, existe, también, una educación para conductores. Del mismo modo como los padres deben conocer los problemas de la criatura, la automovilista *debe tomar conciencia* de la naturaleza del automóvil. La mujer al volante DEBE dejar de lado su proverbial indiferencia por las máquinas, si quiere conservar su coche y ahorrar dinero. Es necesario que realice un pequeño esfuerzo. Proveyéndose del manual correspondiente, conocerá los motivos del desperfecto antes de acudir al taller mecánico, y actuará con mayor seguridad y confianza.

de seguros para que llevaran a cabo similares cambios en beneficio de las conductoras. Esto suscitó polémicas violentas y un tanto divertidas entre los partidarios y los enemigos de la mujer automovilista, y durante varios días los diarios ingleses se hicieron eco de la controversia, publicando las opiniones en pro y en contra.

Vale la pena transcribir algunas de estas opiniones. Lady Attlee, esposa del ex primer ministro laborista británico y miembro del Instituto Superior de Conducción, se mostró francamente favorable. Entre otros motivos, adujo que las mujeres son más corteses y *se las arreglan mejor* con las dificultades del tránsito; que los hombres, en cambio, van más rápido, están dominados por la ansiedad de llegar y no se preocupan de los otros automovilistas. El célebre Pat Moss se manifestó en el polo opuesto: En su opinión, las mujeres conductoras *no son mejores* que los hombres; por el contrario, son indecisas, vacilantes, sobre todo en las bocacalles. Además, son generalmente nerviosas y marchan con demasiada lentitud, lo cual provoca embotellamientos en el tránsito.

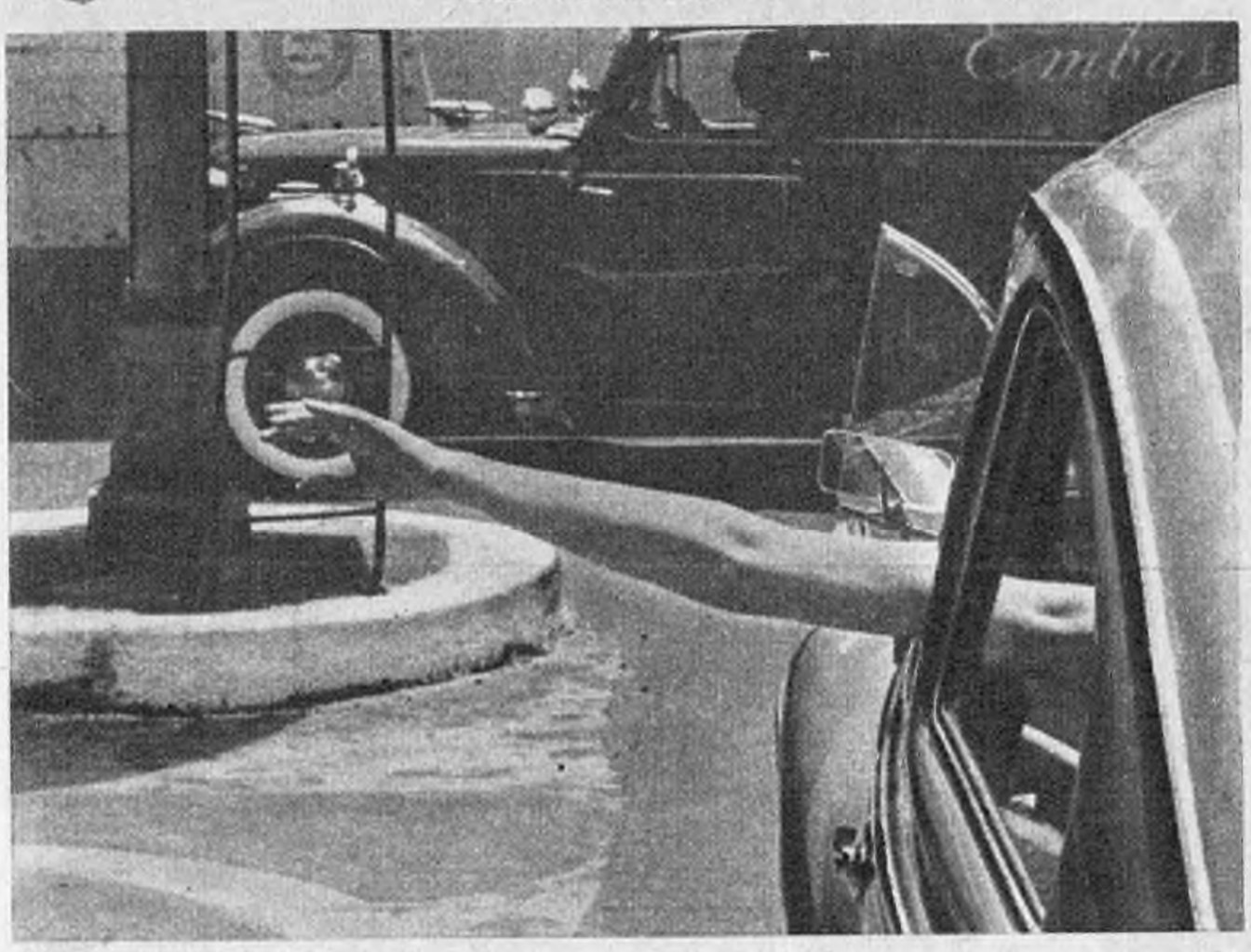
Entre los dos extremos, las opiniones más ecuánimes fueron las de los representantes de diversas asociaciones automovilísticas. Ante las preguntas de los periodistas, un funcionario del Automóvil Club declaró lacónicamente: "Hay buenas y malas conductoras". Otro funcionario aportó, con su opinión, una cifra elocuente: "Tenemos cerca de 100.000 alumnas por año, y los resultados son análogos a los de sus colegas masculinos".

El director de la compañía iniciadora de la encuesta inclinó finalmente a la mayoría del público a favor de la mujer al volante con una declaración categórica: la decisión de la compañía no significaba, simplemente, un extraño acto de generosidad en pro de la igualdad de la mujer con respecto al hombre. Por el contrario, la reducción de la prima del seguro y las otras mejoras preconizadas eran un acto de justicia, por cuanto las mujeres conductoras constituían *mejor negocio* para la compañía. Y como ilustración, explicó a los periodistas algunos de los resultados de la encuesta. Los investigadores de la compañía, enviados a los puntos de mayor tránsito de las calles inglesas, habían comprobado que:

—Las mujeres conducen más lentamente y con mayor prudencia.

—No beben cuando deben realizar un largo viaje.

Los detractores opinan que una señal así quiere decir cualquier cosa: "Voy a pasar, me estoy secando las uñas recién barnizadas o estoy comprobando si está lloviendo". Eso dicen los detractores..



...Tal vez se trata de sacudir la ceniza del cigarrillo, tal vez indica el próximo viraje. No estamos de acuerdo con esas calumnias. Lo repetimos: la mujer respeta las reglamentaciones.

—Siguen más atentamente las normas de circulación.
—No es seguro que sean mejores en todas las circunstancias: por ejemplo, no es conveniente que ellas conduzcan ómnibus y camiones.

Aparte de ello, hizo notar que los automovilistas son más corteses hacia ellas, con frecuencia les conceden ciertas preferencias, e intervienen como testigos en casos de accidente. Otro de los resultados de la investigación no deja de ser sugestivo: aumenta constantemente el porcentaje de automovilistas del sexo femenino, especialmente en el ámbito familiar. Con frecuencia el marido prefiere compartir el volante con su mujer o dejar totalmente en sus manos la responsabilidad de conducir.

Otras investigaciones confirman y complementan las conclusiones de esta encuesta. En Italia, según las estadísticas, las mujeres envueltas en accidente de tránsito representan el 25 % de la totalidad de los casos registrados. En 1958, sobre un total de 12.000 accidentes sufridos por automotores privados, sólo 500 eran debido a mujeres. Un estudio realizado en los Estados Unidos reveló que por cada millón de kilómetros de recorrido, los hombres provocaban 2,8 accidentes, y las mujeres, apenas 1,7.

La verdadera debilidad de la conductora

No obstante, respecto de la mujer conductora, hay algunos aspectos desfavorables que es necesario apreciar. En cuanto a las cualidades físicas de la mujer, es más frágil, y su musculatura, menos poderosa. En igualdad de condiciones, peso, edad y estatura, posee menos fuerza, resistencia y capacidad respiratoria. Esto significa que en viajes prolongados se fatigará antes que el hombre. Por otra parte, el calor, el frío, y la atención forzada durante los viajes nocturnos han de afectarla en proporción mayor.

Según los resultados de los exámenes sicotécnicos que estudian la forma, el tiempo, la sucesión y coordinación de los diversos movimientos, la mujer es predominantemente emotiva, y reacciona con rapidez frente a una acción determinada. Pero esta rapidez de movimientos para accionar en situaciones previstas y normales no implica, naturalmente, la misma rapidez para tomar decisiones, frenar o desviar ante un obstáculo imprevisto. Y es éste, en verdad, el único punto *realmente débil* de la mujer; si no de todas, por lo menos de un sector de las mujeres que conducen. En este sentido, la experiencia nos enseña que existen dos tipos de mujeres: las que conservan su sangre fría, y las que pierden la serenidad. La primera se aferrará al volante y calculará instantáneamente la decisión a tomar; la segunda soltará el volante y perderá el control de la conducción. Desde luego, esto ocurre también con los hombres. Pero la proporción, aunque difícil de establecer, parecería inclinarse en contra de las mujeres.

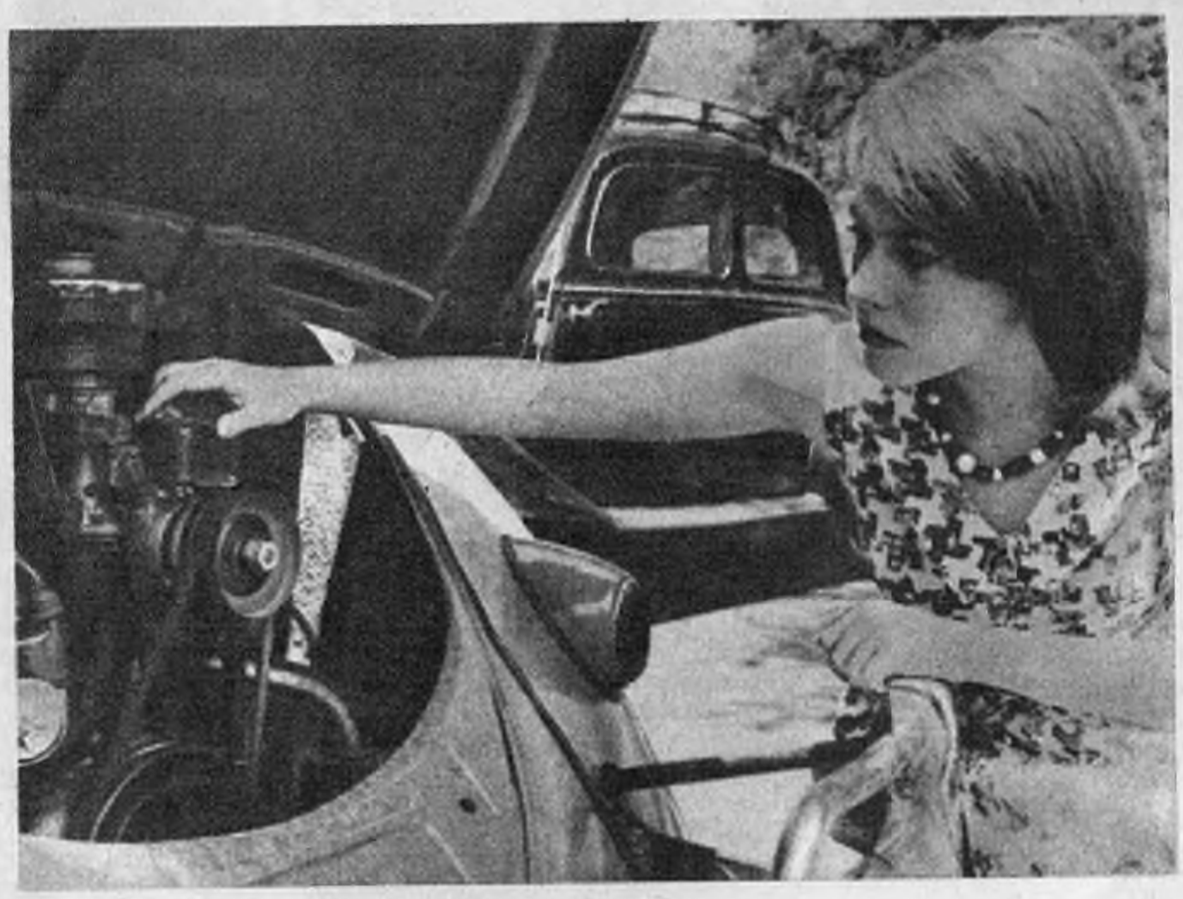
Las ventajas femeninas

Sin embargo, muchos expertos están concordes en afirmar que la mujer conductora no pierde en la confrontación con el hombre. Entre las cualidades que le adjudican, conceden especial relieve a su capacidad de concentración: no es fácil que se distraiga, y se concentra mucho más que el hombre. Contrariamente al hombre, no es propensa al sueño en plena marcha, y cuando maneja, jamás deja de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Una advertencia: los zapatos con tacón alto son problema para operar los pedales, sobre todo en algunos modelos. Prevéngase para estar más cómoda en el volante.

Cuando el auto tose, ronronea y se detiene, comienzan las penas del infierno. Los que saben, dicen que las mujeres se entienden muy mal con la mecánica.



pensar en lo que hace: observa, escucha, y está atenta al mínimo detalle.

El profesor A. R. Laurer, de la universidad de Iowa, llegó a las siguientes conclusiones: La mujer conductora ha llegado a desarrollar una visión rápida y, por su natural calma y equilibrio, realiza muy raramente maniobras peligrosas. No atraviesa nunca a toda velocidad las líneas destinadas al cruce de los peatones, disminuye la marcha en las esquinas, y no pasa el límite de velocidad impuesto por los códigos del tránsito. Muestra siempre, también, un grado encomiable de educación cívica y una actitud respetuosa por la vida y la propiedad ajenas. Su natural donaire y gentileza también se manifiestan en la conducción: no aturde con estridentes bocinazos, que en un coche conducido por el sexo opuesto, si pudieran traducirse en palabras, serían verdaderos ex abruptos; si debe dar paso a otro vehículo, no discute, y el deseo de pasar primero nunca la hace incurrir en insolencia. Cuando guía, también su corazón está aferrado al volante, y su pasión por el coche compensa sus escasos conocimientos de mecánica. Y por último, esta conclusión que confirman las estadísticas anteriores: la mayor parte de las infracciones las cometen los hombres.

PRO Y CONTRA DE LA MUJER AUTOMOVILISTA

DEFECTOS
(SEGUN LOS DETRACTORES)

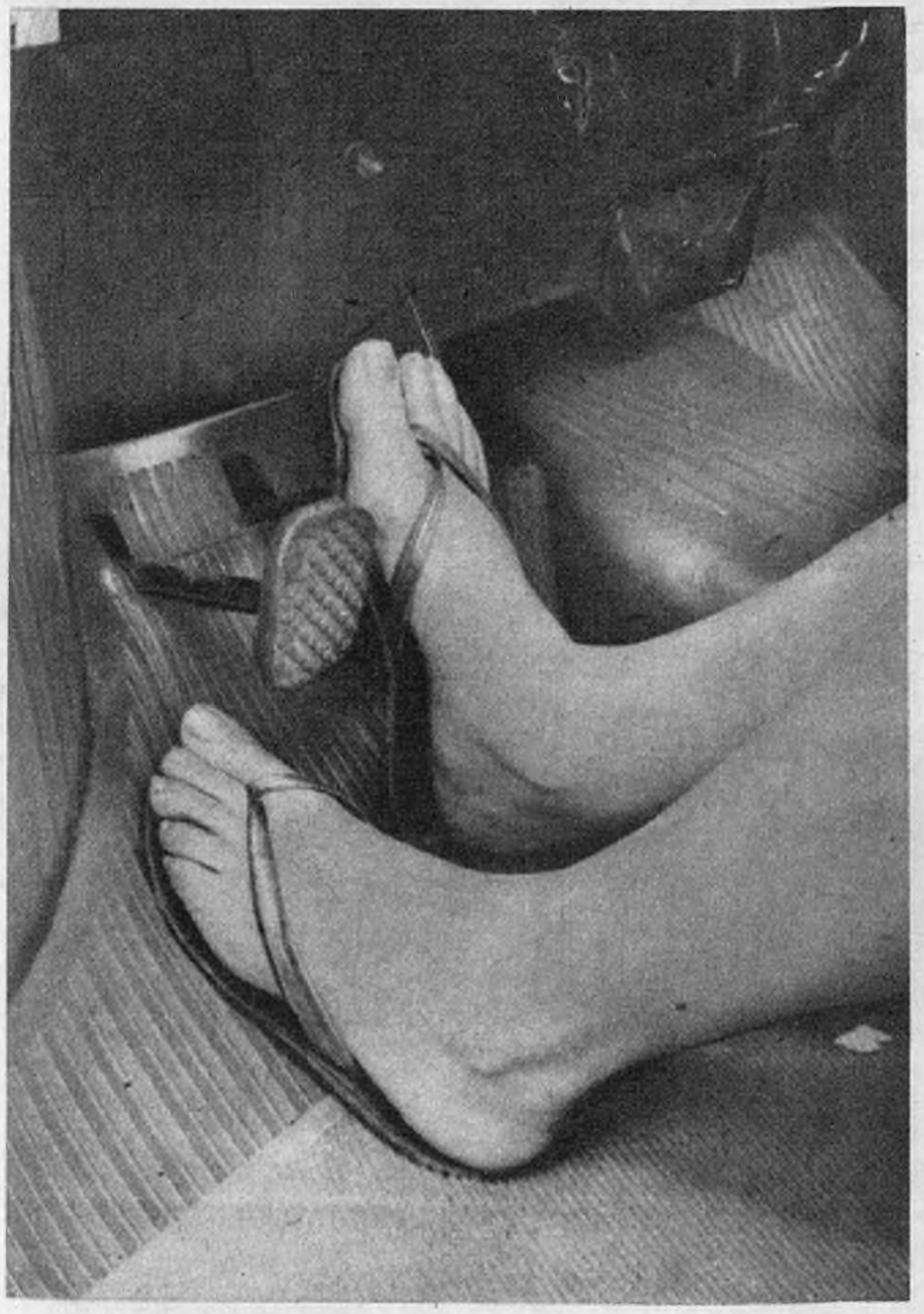
—No se interesa por la mecánica.
—Ante un peligro imprevisto, pierde la serenidad y abandona el volante.
—Se fatiga antes que el hombre.
—Son arbitrarias en la señalación de las maniobras.
—Su lentitud provoca embotellamientos en el tránsito.
—Es reducida su aptitud para los viajes nocturnos.

CUALIDADES
(SEGUN LOS DEFENSORES)

—Se concentra más que el hombre, y no se distrae mientras conduce.
—No es propensa al sueño en plena marcha.
—No bebe cuando debe realizar un largo viaje.
—Respeta las reglas y los códigos del tránsito.
—No le atrae la excesiva velocidad, por lo que nunca se excede del límite reglamentario.
—Disminuye las marchas en las esquinas, y respeta a los peatones.

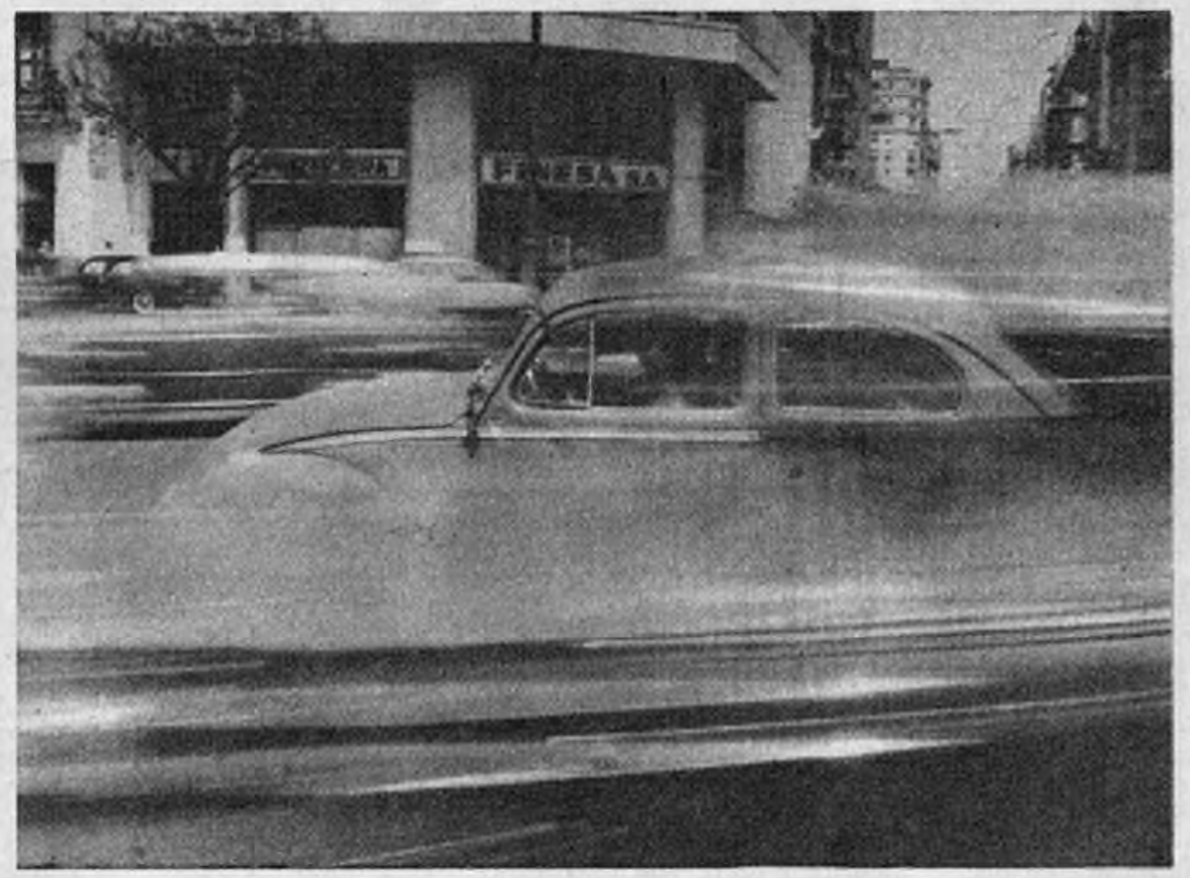
Para futuras conductoras: el aprendizaje

El placer de conducir un coche y disfrutar de sus múltiples ventajas exige dedicación, disciplina, perseverancia y buen ánimo ante las primeras dificultades. La falta de hábito en la coordinación de los movimientos suele ser uno de los primeros escollos, algo así como la "bestia negra" de la persona que se acerca por primera vez a un coche. Se necesita, entonces, tesón, y sobre todo serenidad, confianza en sí misma y en la persona que se encuentra a cargo de la enseñanza. Pero en esto debemos hacer una advertencia: como suele ocurrir en todo tipo de estudio, no es conveniente descansar en los familiares. La experiencia demuestra que en estos casos se interponen con frecuencia factores de carácter psíquico que gravitan negativamente en el aprendizaje. Además, la confianza existente entre el ocasional profesor y su no menos ocasional alumna conspira contra la disciplina indispensable. Para lograr resultados satisfactorios, es importante de-



Un consejo: un par de mocasines o sandalias le evitarán dos cosas: 1º Arruinar zapatos finos por el roce; 2º Chocar contra el piso, dificultando su maniobra.

Y aquí está la despedida. La mujer vive ya la vida espontánea y natural del automovilista baqueano. Lúcida y tranquila, enfrenta el tráfago callejero.



dicarle al aprendizaje determinados días y horas fijados previamente. Esta regularidad permite a la alumna seguir paso a paso sus progresos en la materia, lo que constituye un factor de aliento que debe tenerse en cuenta. Por ello, lo más indicado para un aprendizaje rápido y completo es acudir a una de las varias academias existentes. Alrededor de una plaza tranquila o de un sombreado parque, en calles silenciosas de escaso tránsito, la alumna aprenderá lo esencial: cambios, velocidades y estacionamiento.

Una vez "egresada" de la academia privada, antes de lanzarse con entusiasmo a la aventura del camino de tierra o del asfalto, la aspirante a conductora (porque aunque sepa conducir, todavía no lo es *legalmente*) deberá dar otros pasos más. El primero de ellos, decisivo: afrontar el examen de las autoridades municipales. Luego, antes de obtener el registro, deberá someterse a un examen previo de vista y oído. Después..., la prueba de fuego: la mujer al volante medirá sus fuerzas en calles y avenidas. Lanzada a las contingencias del tránsito, aventurándose diariamente por los cuatro puntos cardinales, incorporará a lo ya aprendido los múltiples secretos del conductor, aquellos que sólo la práctica y la experiencia pueden aportar. Y resumirá en su mirada rápida, en su serenidad y disciplina, esa conjunción de cualidades que se han descripto más arribo, y, ¿por qué no?, también algunos de los defectos señalados. ✦

CONDUCTORA ELEGANTE... PERO FLEXIBLE

Aunque parezca superfluo, si bien la moda no varía por el hecho de conducir en lugar de ser conducida, recordaremos algunos ligeros matices dignos de tomarse en cuenta. Manejar un coche es estar en continua inquietud de pies y manos. Nada debe entorpecer la soltura y espontaneidad en los movimientos: ni chales engorrosos, ni mangas o faldas excesivamente estrechas. Yendo de compras por lugares céntricos, en ese mecánico ascenso y descenso en trechos de poco aliento, pierden prestancia las faldas tableadas y los almidonados vestidos de hilo y algodón. Los zapatos, por el roce continuo, sufren notable desgaste en el talón. Y si son claros, cuando la alfombra del piso no brilla, saldrán con aspecto de cielo tormentoso. Moraleja: utilizar de día modelitos menos vulnerables. Llevar siempre en el coche un par de mocasines que reemplazarán, al manejar, los que acompañan el refinado conjunto nocturno.

NOVIAS MOTORIZADAS

En el Japón, primer país asiático que realizó su propia revolución industrial, las chicas casaderas deben saber conducir un automóvil. Aunque parezca cosa de fábula, el registro de chófer forma parte insustituible del ajuar de muchas novias. A tono con la época y con la creciente afluencia de la mujer al mundo automovilístico, existe allí un verdadero movimiento motorista femenino, una de cuyas inspiradoras es nada menos que la princesita Suga, hija menor del emperador Hirohito.

La mujer japonesa, hasta hace muy poco tiempo en situación de completa inferioridad con respecto al hombre, desgarra el velo de las tradiciones milenarias y se lanza al futuro, con el volante del destino en sus propias y delicadas manos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ASI NACEN...,

... y así se prueban

EL primer trabajo para la preparación de un modelo corresponde a los diseñadores que lo proyectan sobre el papel. Una vez depurado el diseño y aprobada la imagen, la idea es corporizada en una "maquette" de material moldeable en tamaño natural, donde el modelo se ofrece entonces en la plenitud de sus características estéticas. Esta etapa permite realizar las correcciones que se estimen necesarias para ajustar con exactitud las formas a la concepción de la idea. Posteriormente, el proyecto entrará en la etapa industrial, con la preparación de las matrices para la realización de un prototipo, que ha satisfecho las exigencias estéticas pero que deberá, asimismo, superar una serie de pruebas de orden mecánico y funcional, es decir, relativas a las exigencias del confort y la seguridad propias de los coches modernos.

En las fotografías que ilustran esta nota, podemos apreciar, en el grabado de la izquierda, abajo, un "test" sobre el grado de resistencia de un automóvil y de la seguridad que ofrece al ocupante, al ser lanzado contra un sólido muro de madera y concreto. El vehículo en prueba es guiado por el camión piloto que se observa atrás. Dentro del coche ha sido colocado un muñeco del tamaño y peso de un hombre normal, equipado con aparatos de alta sensibilidad, que permiten registrar las velocidades de marcha, la intensidad del impacto, desde el instante de la colisión hasta el final del golpe. En el grabado de abajo, a la derecha, es nítidamente visible el instante preciso de la colisión. El coche toma la posición de la frenada violenta, levantándose de atrás por la fuerza de la inercia; el capot salta hacia arriba, y los guardabarros sufren la violencia del impacto. El muñeco tripulante sigue, naturalmente, el sentido del impulso, y se desplaza juntamente con el asiento, proyectando su cuerpo contra el tablero y rompiendo el parabrisas con la cabeza. Todos estos efectos, fácilmente visibles, y muchos otros que sólo registran los equipos especiales dispuestos para la prueba, sirven para completar los resultados del "test", de cuyas comprobaciones extraerán luego conclusiones los técnicos que se esfuerzan por mejorar el automóvil. ✦

FRENE SIEMPRE A TIEMPO!

HAGA COMO LOS FABRICANTES DE AUTOMOTORES:

SU VIDA Y LA DE LOS DEMAS DEPENDEN DE SUS FRENOS!...

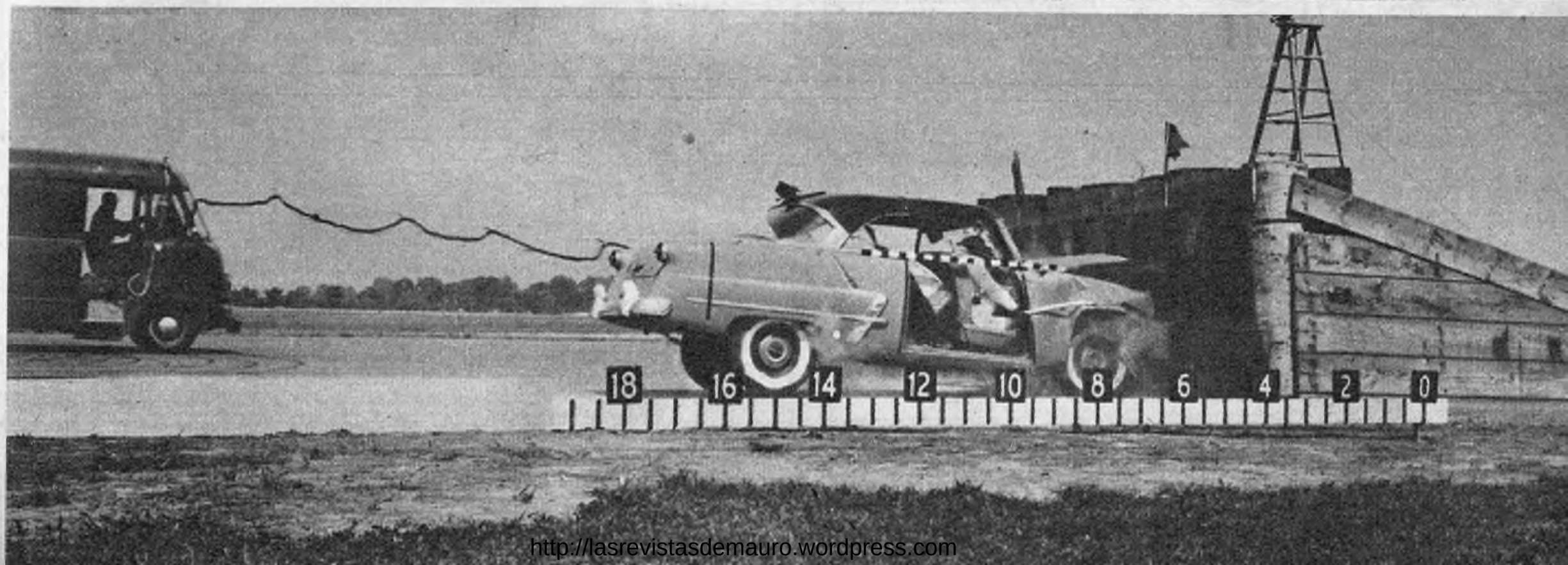
No las arriesgue, entonces, por unas monedas. Exija para sus frenos el mejor flúido, el mejor caño y la mejor cubeta.

Wagner Lockheed®

EL NOMBRE MAS FAMOSO EN FRENOS HIDRAULICOS

Fabricado por Farloc Argentina S. A. en su fábrica de José León Suárez, Provincia de Buenos Aires, bajo licencia exclusiva y control técnico de Wagner Electric Corporation, U.S.A.

EXIJALOS EN SU TALLER

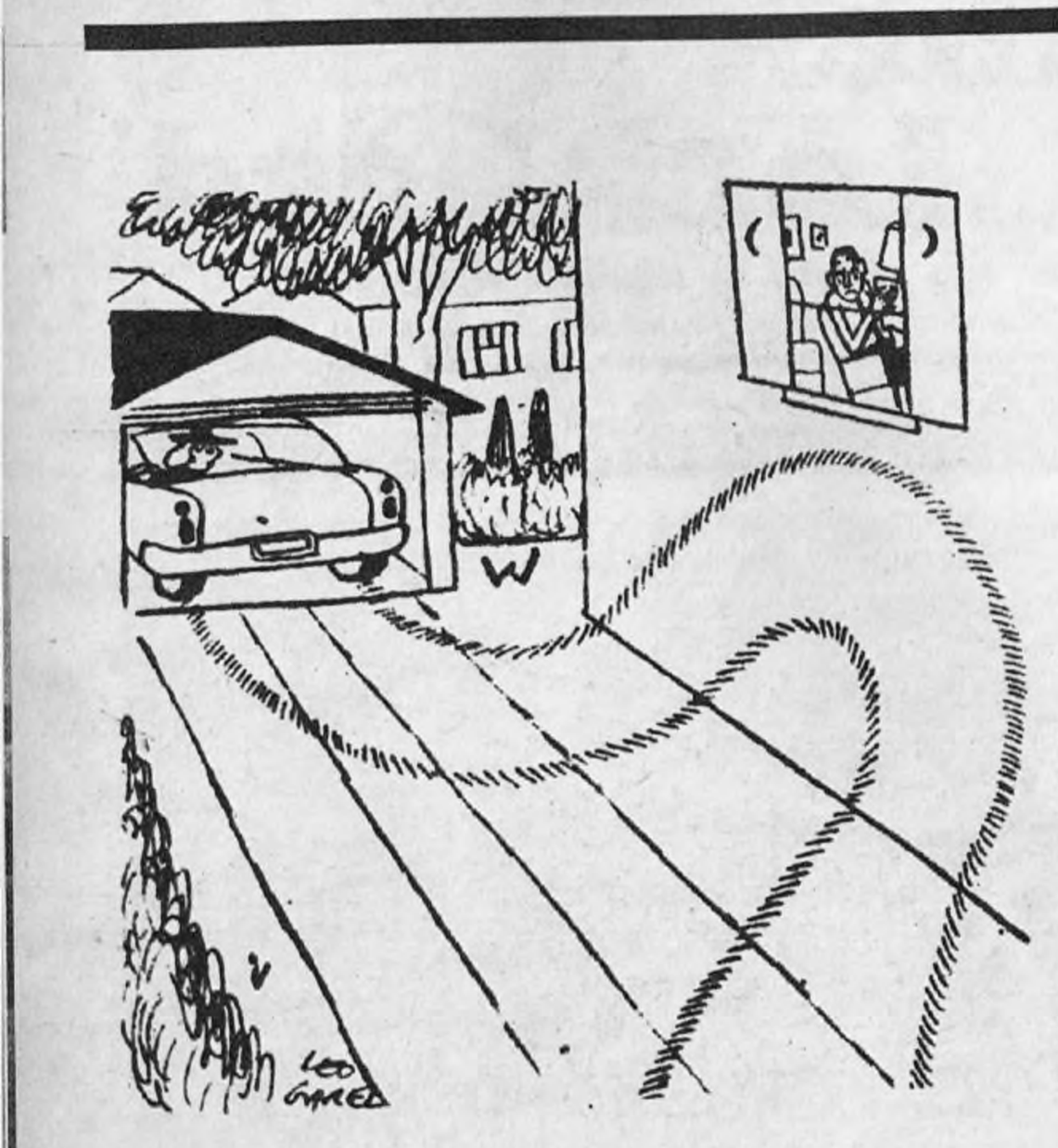


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MUJERES

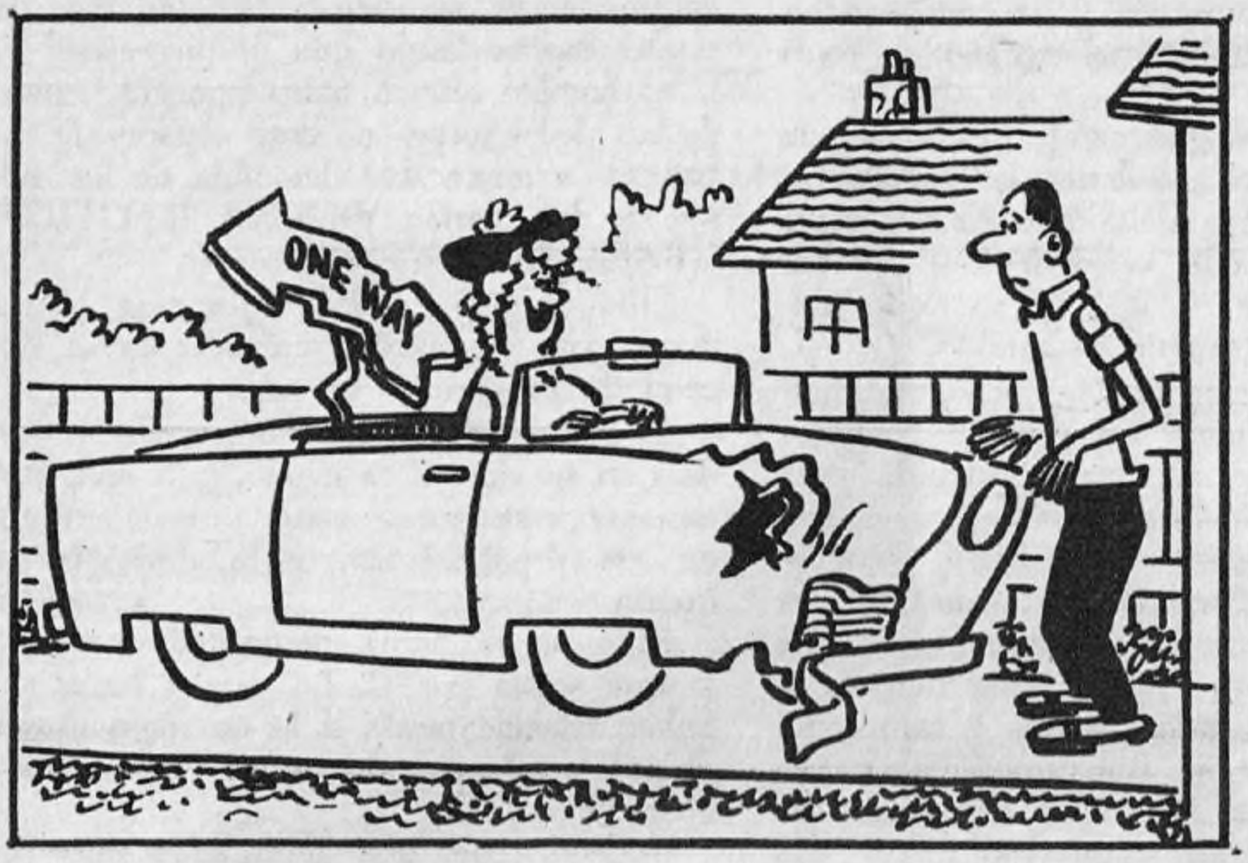
PERDON, SEÑORAS.., PERO HAY QUIEN OPINA ASI

—¡Y no abras la boca! ¡Recuerda que a ti te pasó lo mismo en 1930!

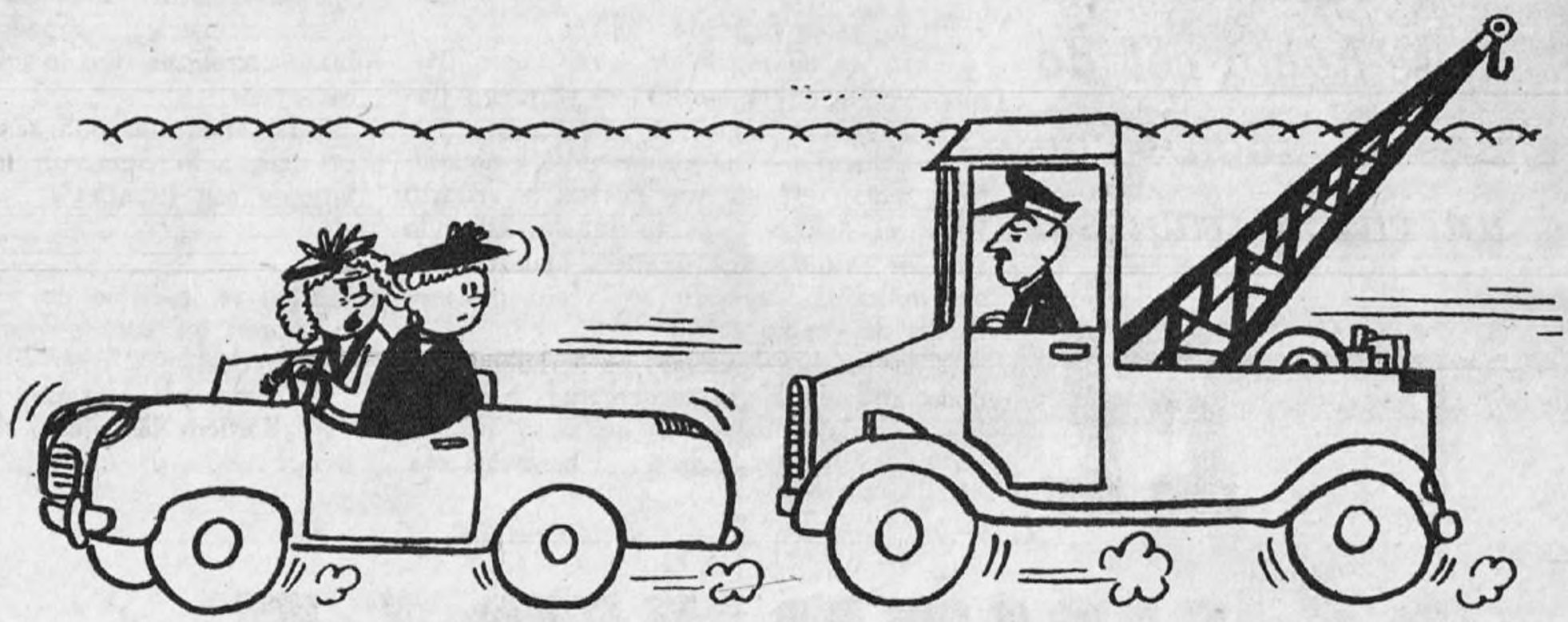


—¡Pero sí, querida! ¡Ya conduces casi perfectamente!

AL VOLANTE



—Entonces el agente me dijo que podía llevarme la flecha indicadora como un recuerdo...



—No te asustes... Mi esposo lo contrató para que me siga cada vez que yo saco el auto.

—¡Realmente, no creo que sea imprescindible que te portes así cuando yo manejo!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Esto sucedió...

¡Cuidado! La mano de él le arrebató el volante, y en la maniobra precipitada, ella sintió un cuerpo tibio pegado al suyo. Los dos lo supieron en seguida: algo se había colado en el auto, como un chico travieso.

EL CONVERTIBLE BLANCO

Allí, a sus pies, muchos metros abajo, estaba el convertible.

Elba se asomó al balcón, y lo vio, blanco, blanquísimo, y largo, tan largo como tres coches juntos. Casi no podía creerlo. Era suyo; las llaves descansaban sobre la mesita baja del "living".

En la calle tranquila, la enorme mancha blanca parecía un animal extraño, de otros mundos.

Un muchacho que pasaba por la vereda de enfrente cruzó y se detuvo cerca del auto. Después dio una vuelta alrededor y espió adentro. Elba podía verlo desde el balcón. El muchacho se encogió de hombros, meneó la cabeza y siguió su camino.

Elba había leído hacía mucho que Jayne Mansfield tenía un enorme convertible rosado especialmente construido para ella. Lo había leído en una revista. Y sintió un ligero escozor al recordarlo. Aquella extravagancia se le había antojado entonces estúpida, insolente. Era un tiempo en que Elba pensaba que nadie tenía derecho a pasearse en un coche grande y caro como tres coches juntos. En cambio, ahora... Le pareció que las aletas orgullosas del convertible blanco apuntaban hacia ella como dedos acusadores. Entró.

Se lo había regalado Andrés.

—Este es mi regalo de cumpleaños, Minina —y le había tendido el pequeño llavero de oro.

Al principio, Elba no entendió o no quiso entender. Hasta que Andrés la arrastró hacia el balcón y se lo señaló. Elba lo vio por primera vez, blanco, blanquísimo, deslumbrante bajo un sol recto de mediodía de verano.

Y la palabra "gracias" se le había quedado atravesada en la garganta. Sólo había atinado a estampar un beso ruidoso en la mejilla de Andrés, un beso de colegiala contenta que recibe un paquete de caramelos. Pero sabía que era distinto, que su paquete de caramelos costaba tanto dinero como ella no había visto en toda su vida.

Andrés espiaba todas sus reacciones. Ella se dio cuenta de que tenía que mostrarse calurosamente agradecida. Era lo que él estaba esperando, lo que él merecía.

El hombre que la había conocido cuando sus dedos torpes no eran capaces de satisfacer la implacable demanda de los avisos de los diarios: BUENA DACTILOGRAFA SE NECESITA.

Elba no había sido nunca una buena dactilógrafa. Y había cambiado media docena de puestos en un año.

Sí, fue entonces cuando apareció Andrés en su vida. Y la ayudó, y la convirtió en una aspirante a estrella, y la instaló en ese departamento, y le dijo que la quería.

Elba no se había preguntado qué era lo que sentía por él. Lo dejaba hacer sin haber aclarado jamás si lo quería o quería el milagro de esa vida nueva que llevaba a su lado.

—Ahora tenés que aprender a manejar, Minina.

—¿Y vos no me podés enseñar?

Andrés lanzó una carcajada. ¿El? No, estaba demasiado ocupado, y además había especialistas que le enseñarían mil veces mejor.

—Inscríbete en una academia. En quince días, a lo sumo un mes, vas a poder largarte con tu auto.

Elba se inscribió en una academia. Le mostraron los coches que se usaban para las prácticas.

El empleado consultó una planilla.

—¿Prefiere las clases de mañana o de tarde?

A Elba le daba lo mismo; estaba desocupada, y Andrés la visitaba sólo al atardecer.

—Entonces, los martes y viernes a las nueve. ¿Le parece bien? Méndez está libre, se ocupará de usted.

Al día siguiente Elba llegó a la academia con la impaciencia y la inquietud de un chico que empieza la escuela primaria.

Le presentaron a su instructor. Ella estrechó la mano con timidez.

Se acomodó en el auto junto a él.

—Vamos hasta la Costanera. Allí empezaré a enseñarle.

El conducía atento y en silencio.

Atravesaron los Jardines de Palermo. A ambos lados del asfalto, el verde alternaba con el estallido violeta de los jacarandás en flor.

Llegaron a la Costanera. El río pardo y los pescadores mañaneros junto al murallón fueron para Elba una visión de día de vacaciones. Méndez detuvo el coche.

—Ahora vamos a cambiarnos de sitio, señorita. Acomódese al volante, y siga atentamente mis instrucciones.

Ni siquiera la miraba. A Elba le molestó el tono heladamente profesional y levemente autoritario de él. Obedeció.

—¿Tiene ya alguna noción?

Ella negó con la cabeza.

—Entonces, antes de empezar la práctica de manejo será bueno que le explique un poco cómo funciona el motor de un automóvil. —Y se perdió en una charla técnica apenas comprensible para Elba.

Caja de velocidades, embrague, cambios, pistones, cárter. Una serie de palabras sin sentido. Elba escuchaba con la vista fija en el tablero descascarado, mientras Méndez trataba de hacerle comprender que un auto es un complicado e ingenioso mecanismo lleno de secretos.

Había terminado la primera clase. De regreso, Méndez la dejó en la puerta de su casa.

—Ese es mi auto. —Y señaló el convertible blanco.

—Mucho gusto en conocerlo. —Méndez hizo una mueca burlona, lanzó un silbido de admiración y arrancó. ¡Hasta el viernes!

Una humareda espesa salió del caño de escape del cascajo de Méndez.

❧

—Primera, ahora embrago y lo paso a segunda.

—Perfecto, pruebe.

El coche arrancó.

—Está bien así, trate de mantener una velocidad pareja. Siga en línea recta hasta el final de la plazoleta, y después pegue la vuelta.

El auto respondió dócilmente.

—De aquí a un par de lecciones va a estar lista para sacar su registro. Lo único que le falta es un poco más de práctica.

"Un par de días". Elba repitió para sí las palabras. Un par de días y podría guiar sin temor el convertible blanco, el monstruo se plegaría a sus órdenes. Un par de días y le diría a Andrés que había terminado su aprendizaje. Un par de días...

Fue entonces cuando se dio cuenta. ¡Méndez! No lo vería más, él la despediría con un "Buena suerte, señorita, y prudencia, sobre todo mucha prudencia". Se lo podía imaginar. Y Elba no quería eso, no quería la despedida, no quería dejar de verlo. Los martes y viernes, la charla de él, su sonrisa, hasta sus reproches y sus burlas se le habían hecho indispensables, sí, los esperaba, los deseaba...

—¡Cuidado!

La mano de Méndez le arrebató el volante, y en la maniobra precipitada, Elba sintió el cuerpo tibio de él casi pegado al suyo. El coche dio un brinco increíble.

Después un ruido seco, un sacudón violentísimo, y el silencio.

El habló primero. Elba estaba como paralizada.

—Pudimos habernos matado. ¿Por qué no miraba a dónde iba? ¿En qué estaba pensando? ¡Mire que irse así contra el árbol!

Elba seguía muda, quieta.

—¡Pero usted está lastimada!

Unas gotitas de sangre aparecieron en la frente de Elba. Unas lágrimas redondas bajaron por sus mejillas. No lloraba por la herida insignificante, no lloraba por las protestas de él. Era el asombro de su sentimiento nuevo, desconcertante.

—¿Llora? ¿Está llorando?

Entonces allí mismo, en ese auto viejo que había ido a morir contra un árbol, Méndez la estrechó muy fuerte entre sus brazos y la besó una y otra vez.

Elba supo en seguida que nunca usaría el convertible blanco, supo que Andrés ya no existía, ni su vida brillante, ni sus sueños de actriz. Estaba enamorada de Méndez, enamorada por primera vez en su vida.

Unos curiosos se acercaron al coche accidentado. Adentro había una pareja abrazada, ajena a todo. No pudieron oír cuando él le dijo que la quería.

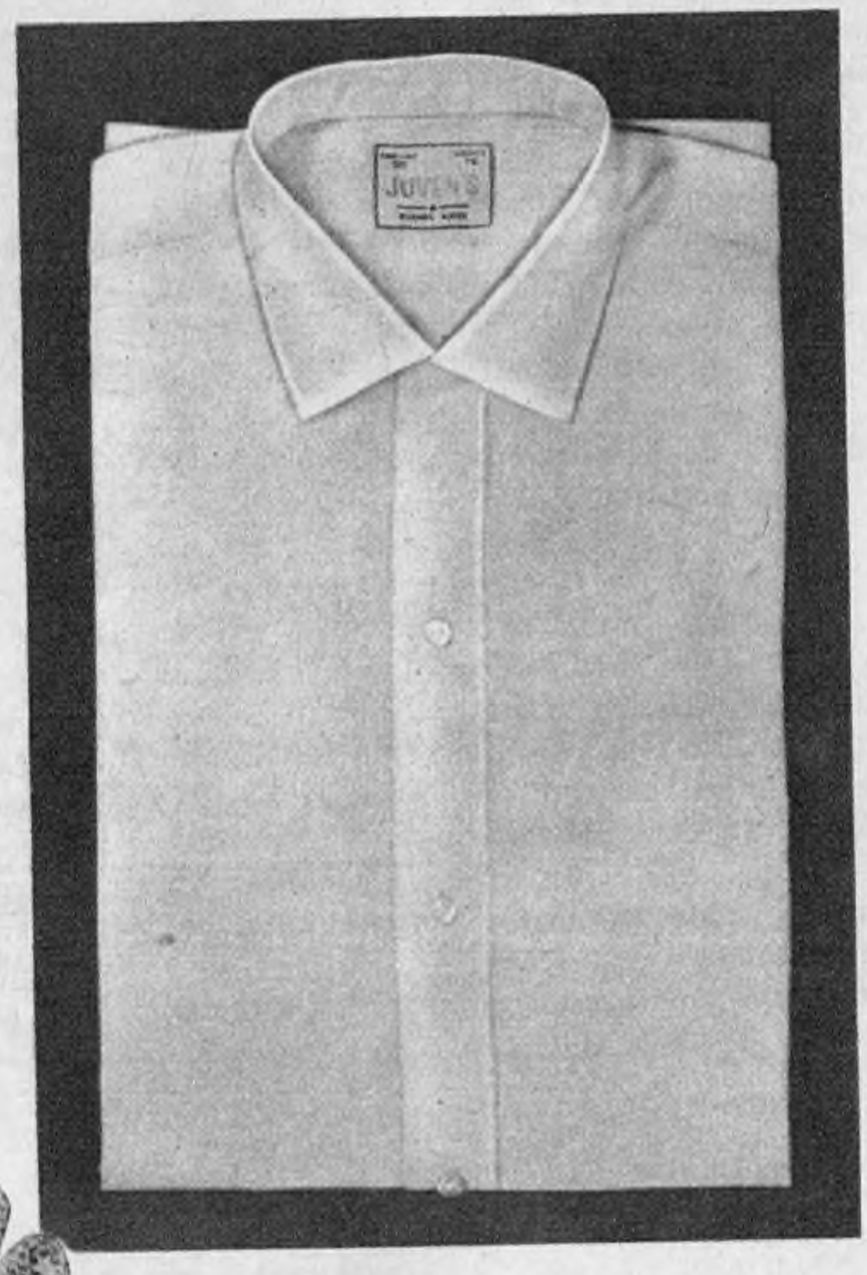
El amor se había colado por la ventanilla como un chico travieso.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

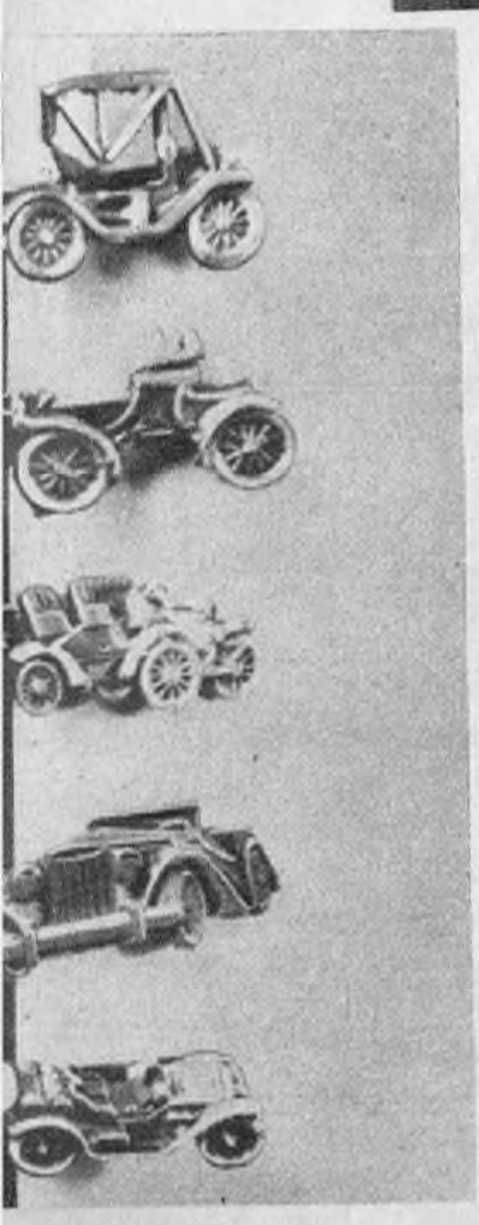
estro auto es un
:o nuestra casa: a
e debemos el mismo
dado, para él tenemos
mismo cariño
n él vestimos con un
lo que le pertenece.
esta página
filarán, mes por
;, todas las novedades
es, elegantes y
ginales que hacen
s agradable
vida sobre ruedas.

novedades

Estos llaveros importados de oro y esmalte tienen escudos con las marcas de todos los autos, americanos y europeos, y vienen con llave original para el contacto, o sin ella. Cuestan 250.- y $ 290.- en BACCARA, Galería Santa Fe, local 82.



Dos prendas cómodas y elegantes: los guantes de hilo y pecarí, ideales para manejar, y la camisa insustituible para los viajes, ya que se seca y se plancha mientras el volante duerme: es de "semivoile", tiene 35 % de tetorón y 65 % de algodón, y cuesta $ 1.050.-. Son ofertas de JUVEN'S, Bmé. Mitre 757, y sus casas de Rosario, Córdoba, Santa Fe, Mendoza y San Nicolás.

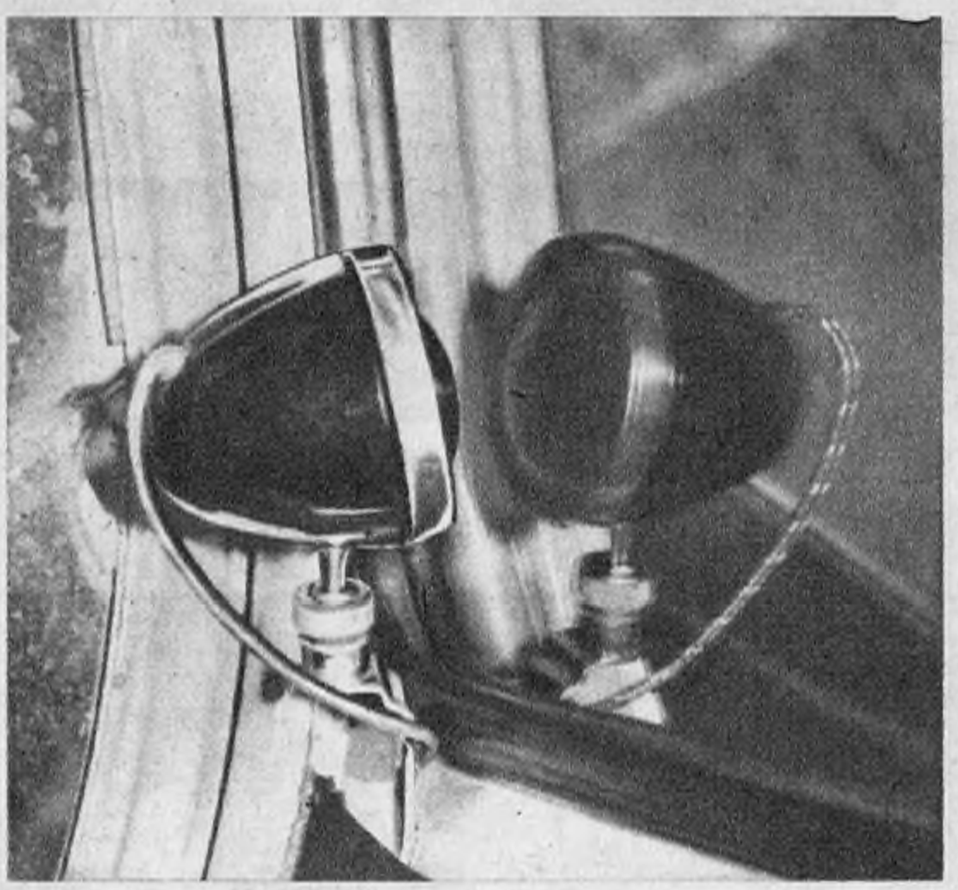


Para el apasionado del automovilismo, un detalle original: trabas para corbatas con miniaturas de autitos antiguos. Los encontrará a $ 290.- en GRANT, Galería Santa Fe, local 53 (Santa Fe 1660).

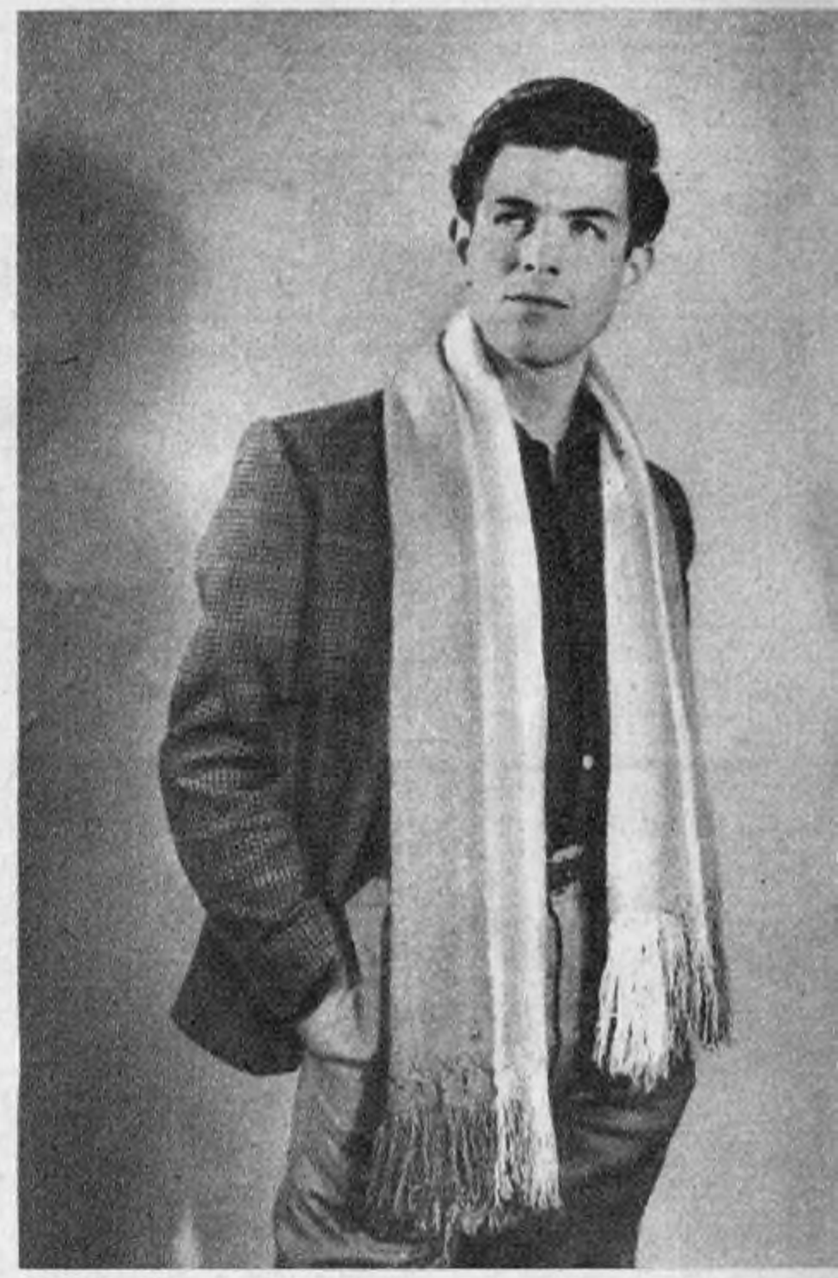
Los poseedores del De Carlo Alemán 700 podrán ahora agregarle el porta-equipaje cromado. Pesa 5 a 6 kgs. y lo vende a $ 1.900.- SAN ISIDRO MOTORS, Av. Lib. San Martín 15.999, San Isidro.

desde el parabrisas

POR FRANCA



"Mulafoc", el pequeño faro contra encandilamientos, será una protección para los viajes nocturnos. Es universal, muy fácil de colocar y al mismo tiempo embellece la vista del auto. Para 6 - 8 y 12 - 16 volts lo encontrará en LA CENTRAL, Viamonte 1473, a $ 250.-.



Un gran compañero para los viajes, y un regalo ideal para cualquier época del año: el chal de auténtica vicuña hecho a mano, en todos los tonos degradés típicos de esta lana. Los ofrece en un excepcional surtido de tamaños y colores, GUAYRURU, Charcas 515.

Una gran seguridad en un mínimo de espacio: se llama "Apagón", y es un pequeño extinguidor de incendios para autos. Los hay en varios tamaños, y el de 400 grs. vale $ 550.-. WOLF Y BER, Viamonte 1483.

Una novedad: la plaqueta de plata sellada con la inscripción: "Sé prudente", "No corras, papá", etc., obligará a la prudencia con una frase cariñosa. Casa Fürst, Florida 577.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

aquí está el DKW
AUTO UNION

La industria local del automóvil cuenta ahora con la versión argentina de una vieja y tradicional marca, fabricada por Industrias Automotriz Santa Fe, bajo licencia de Auto Unión GMBH, de Alemania Occidental.

El nombre DKW es conocido entre nosotros desde hace muchos años, desde la época en que tenía solamente dos cilindros. Ahora tiene tres, y ese aumento fue acompañado por otro de potencia, rendimiento, comodidad y terminación de detalles que lo lleva a un lugar destacado entre los de nuestra categoría de término medio.

Las letras DKW fueron en un principio, allá por el 1916, las iniciales de Drampf Kraft Wagen, que significa auto con motor de vapor, nombre adoptado por J. S. Rasmussen, el iniciador de esta industria, para un proyecto de automóvil con motor de este tipo de combustión externa.

El motor de vapor no prosperó, y en 1917 el mismo Rasmussen diseñó y construyó un motor de dos tiempos y 1 HP, al que llamó Des Knaben Wunsch, que significa algo así como "el sueño del pibe", y que fue la base de la actual industria.

Desde 1920 la sigla DKW iniciaba "la pequeña maravilla", o sea Das Kleine Wunder.

El auto Unión 1000 S DKW argentino sigue fielmente los dictados del alemán en todas sus formas, ubicación del motor, tracción, carrocería, chasis, etc.

Es un sedan de cuatro puertas y capacidad para cinco pasajeros, con el motor y la tracción sobre las ruedas delanteras. Su carrocería no es monocasco, como indicaría la tendencia actual, sino apoyada en un chasis de dos largueros de diseño ortodoxo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

aquí está el DKW AUTO UNION

El estilo de la carrocería es clásico y conservador. No tiene ninguna de esas características del diseño estandarizado de la actulaidad, como colas, aletas, cuatro faros, ruedas excesivamente chicas, grandes paragolpes, grandes luces de posición, que son, la mayor parte de las veces, más útiles desde el punto de vista comercial que desde el técnico o práctico para el usuario.

La carrocería está apoyada en el chasis en ocho puntos, y se soporta solamente a sí misma, ya que la otra parte del trabajo es de competencia del bastidor.

Está realizada en chapa de acero con soldadura eléctrica de puntos.

DETALLES DE LA CARROCERIA

Las puertas delanteras están abisagradas atrás y las traseras adelante. Ambos juegos de bisagras están colocados en el parante central de la carrocería y la abertura de las cuatro puertas son limitadas por medio de correas de cuero.

Al abrirse, descubren un gran espocio para entrar y salir del automóvil.

Las manijas de las puertas y las cerraduras funcionan con relativa facilidad.

Los levantavidrios son de dos tipos: en las ventanillas delonteras llevan el tipo común de manivela y en las traseras, la manivela es reemplazada por una perilla circular que tiene un movimiento algo duro.

La ventilación de la cabina, y sobre todo la del asiento posterior, punto débil en los automóviles cerrdaos, está regulada por cuatro ventiletes que tienen un dispositivo manual giratorio con una serie de registros de apertura. Estos sistemas funcionan con toda precisión.

El Auto Union 1000 S trae de fábrica dos viseras para el sol con un sistema de traba por presión en el extremo libre. Los posabrazos están en la posición justa de confort y utilidad.

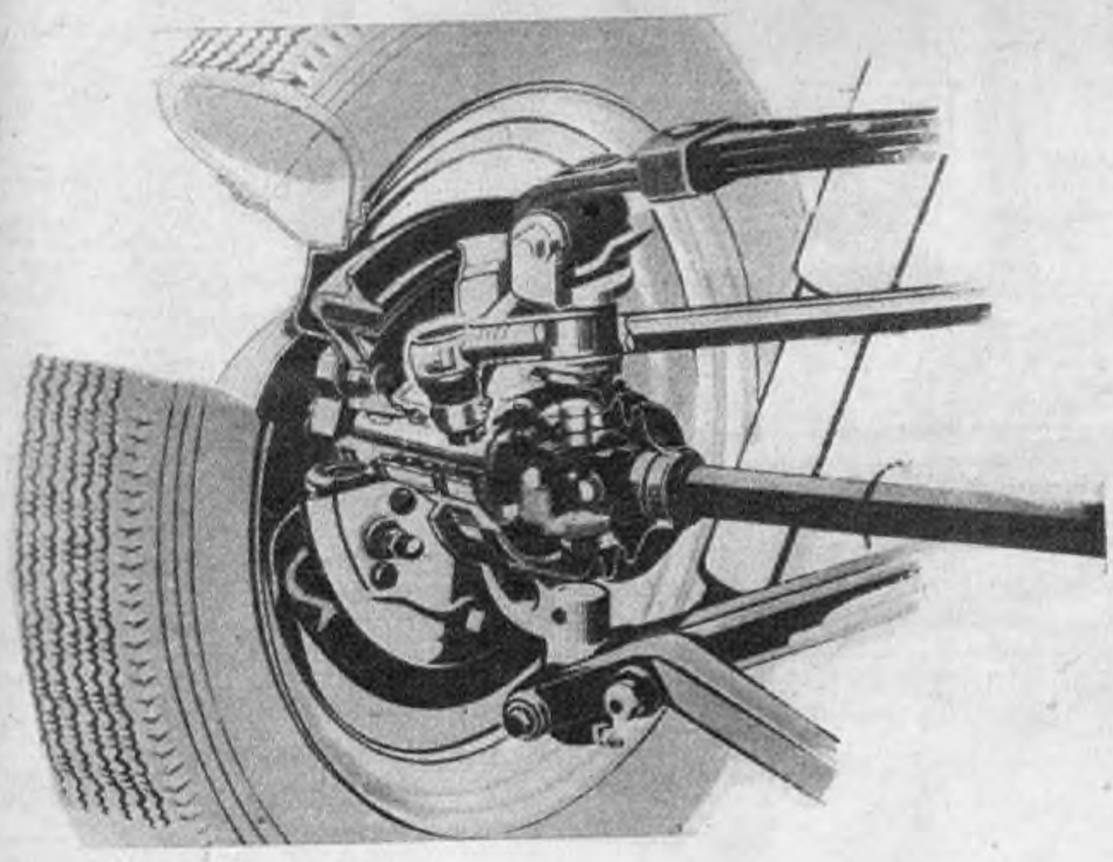
Un detalle merece ser mencionado: en la parte superior interna de las columnsa de separación de las puertas, en ambos lados, tiene unos soportes plegadizos que sirven para colgar trajes, bolsos de mano, etc.

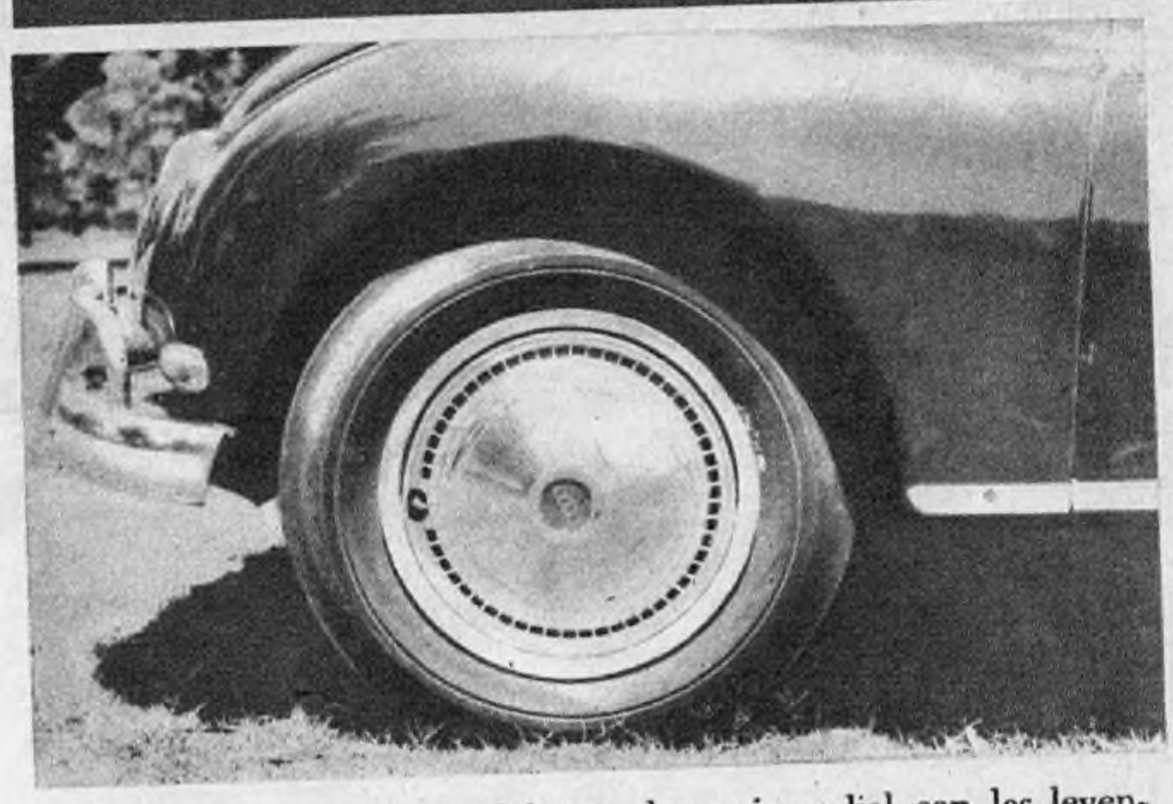
Estos pequeños ganchos retráctiles están muy bien maquinados y no quiebran la armonía del conjunto.

El espacio interno es amplio y lau bicación de tres pasajeros en el asiento trasero está lograda.

El asiento delantero es enterizo y puede regularse cómodamente dentro de los 17 centímetros que le permite el recorrido, obteniéndose una gran variación en las distancias y posiciones de manejo. El piso del asiento delantero es completamente liso y el lugar para los pies de los ocupantes, muy amplio.

Detalles de la suspensión delantera. Al centro, la cruceta homocinética; en la parte superior, la ballesta transversal y en la inferior, el triángulo de la suspensión.





El eje de los pedales se encuentra bajo el nivel del piso, no son colgantes.

La bomba principal del circuito hidráulico de frenos está fijada detrás de su pedal de comando y en esta posición resulta incómoda para su servicio de inspección, ya que para llegar hasta la tapa del depósito de líquido es necesario retirar la alfombra del piso en la zona de los pedales y descubrir un agujero que a tal efecto trae el mismo piso metálico de la carrocería.

La operación de destapar el depósito debe realizarse con una llave tubular desde adentro de la cabina, lo mismo que la reposición del líquido de frenos.

La primer palanca del cambio de velocidades está ubicada en el lado derecho de la columna de dirección. Del otro lado, y aproximadamente a la misma altura, se encuentran los mandos de la luz de destello de virajes y del cambio de luces altas a bajas o viceversa.

Los instrumentos de control son los siguientes:

Velocímetro (no tiene parcial de vuelta a cero).

Medidor de nafta del tipo de aguja y dial.

Indicador de carga de la dínamo, tipo punto luminoso.

Medidor de temperatura del tipo de aguja y dial con las leyendas en grados centígrados.

Lavaparabrisas, que se opera con el pie izquierdo, situado algo más arriba del pedal de embrague.

Traba de seguridad en la dirección (antirrobo).

Las cerraduras de las puertas son del tipo clásico de seguro con botón, cierre de seguridad, y solamente la del conductor lleva cerrojo exterior con llave.

La tapa del tanque de nafta y el baúl tienen también cerraduras tipo yale.

El capot se abre desde el interior de la cabina.

VISIBILIDAD

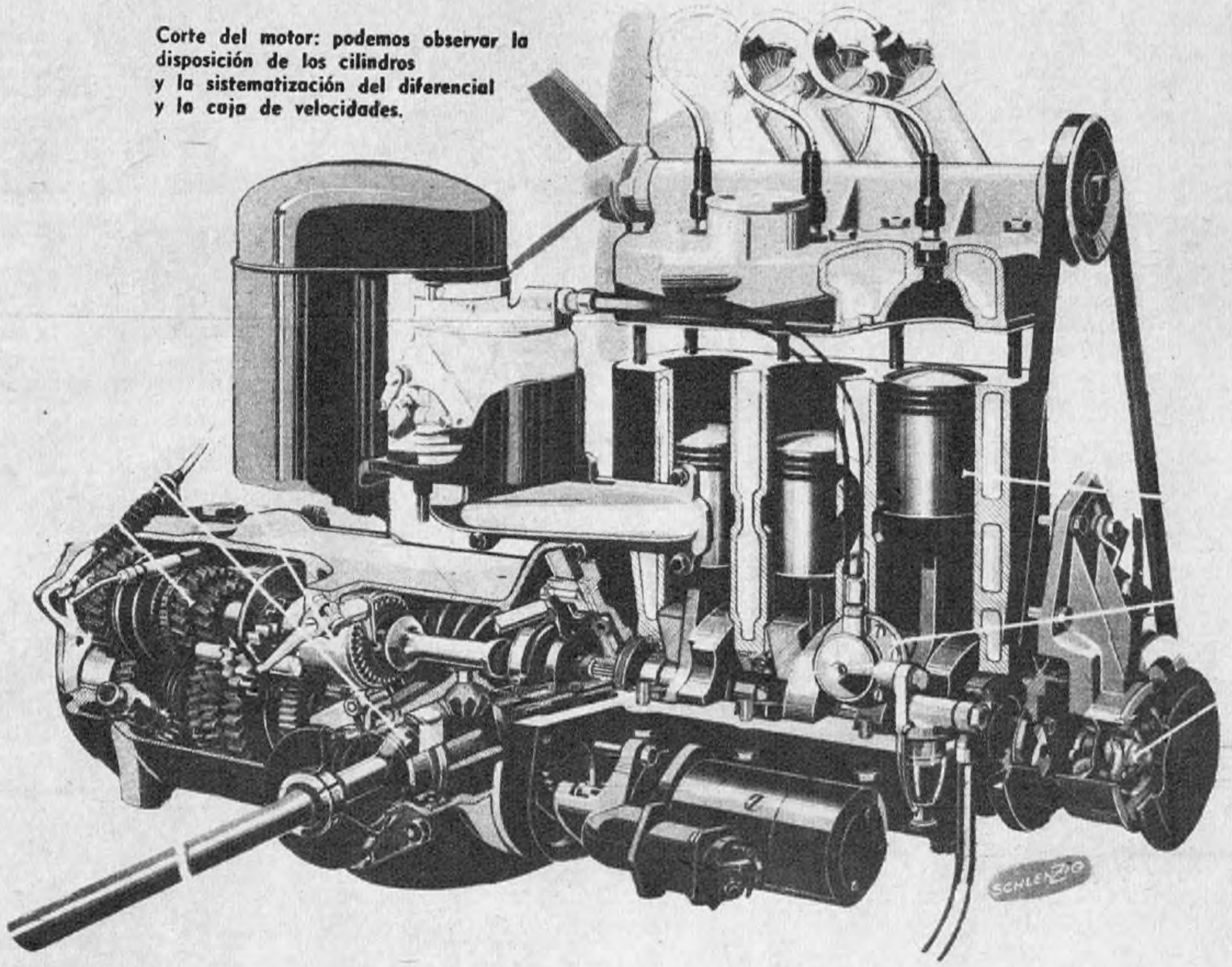
El diseño bajo del capot, baúl y guardabarros y de los amplios cristales trasero y delanetro aseguran una visión muy buena en casi todos los sentidos.

La visibilidad delantera oblicua se ve algo entorpecida por la presencia del parante o marco del parabrisas. A cambio de este inconveniente, el cristal, al tener poca curvatura, ya que no es envol-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

aquí está el DKW AUTO UNION

Corte del motor: podemos observar la disposición de los cilindros y la sistematización del diferencial y la caja de velocidades.



vente, no deforma los objetos cercanos o lejanos.

Las zonas de sombra o fuera de la vista por interposición de la línea del capot, guardabarros y baúl, son muy reducidas.

El DKW-Auto Union 1000 S tiene dos espejos retrovisores colocados uno en el interior, al medio del parabrisas, en su parte inferior, y el otro en el ángulo lateral delantero de la puerta del conductor.

El espejo interior tiene un dispositivo que permite, con una simple pulsación, alterar el ángulo de reflexión del cristal sin modificar la posición del soporte del espejo. Con un movimiento inverso tan sencillo como el anterior, el cristal reflector vuelve a quedar en su situación de manejo.

El objeto principal del mecanismo es impedir que los molestos reflejos de los faros de los automóviles que viajan detrás, no den en los ojos del conductor sin que éste tenga que descentrar todo el soporte y luego volverlo a su sitio.

El espejo exterior es práctico en circunstancias en que el asiento trasero está ocupado por tres personas, momento en que el campo visual del espejo interior se reduce considerablemente.

Como elementos accesorios opcionales dispone d erloj y encendedor.

MOTOR

El grupo propulsor es el clásico dos tiempos de la DKW, pero en su nueva forma tricilíndrica.

Los inconvenientes inherentes al motor de dos tiempos, ruidos de escape y admisión, pérdidas por las juntas, humo, han sido subsanados hasta el punto de colocarlo en un plano de igualdad y en ciertos casos de ventaja con los otros automóviles de su tipo, de motores de cuatro tiempos.

El motor forma parte de una unidad motopropulsora, ya que es solidario con el embrague, el diferencial y la caja de velocidades, que se sistematizan en ese orden a continuación de él.

Todo este conjunto está ubicado en la parte frontal y el motor propiamente dicho queda delante de la línea ideal que une los centros de las ruedas delanteras. La característica principal es su sencillez ya que tiene sólo 7 partes móviles: tres pistones, tres bielas y el cigüeñal.

Esta unidad motopropulsora, propia de los automóviles que tienen el motor sobre las ruedas motrices, permite un ahorro considerable de peso, ya que carece de cardan y en el caso particular del Auto Union 1000 S, a esta ventaja se le suma la de facilitar un diseño completamente limpio del piso, que no tiene túnel de transmisión ni formas que envolviendo la caja de velocidades, quitan un espacio considerable al lugar que ocupan los pies de los pasajeros sentados en el asiento delantero y trasero.

Una vista de la caja de velocidades (obscuro) y del diferencial (claro). Los engranajes numerados corresponden a las marchas.

En esta foto observamos el mecanismo de la rueda libre y el sistema de conexión y desconexión, que puede accionarse durante la marcha.

Los tres cilindros están dispuestos en línea y sus medidas de 74 mm. de diámetro y 76 de recorrido le dan una capacidad de 980 centímetros cúbicos.

Los pistones son de aleación de aluminio y transmiten sus movimientos alternativos a un cigüeñal forjado, compuesto y desarmable que se apoya en cuatro bancadas con cojinetes de bolillas.

La cabeza y el pie de biela llevan incorporados cojinetes a rodillos siendo la sujeción del perno del pistón semiflotante.

La carburación se efectúa en un carburador Solex tipo 40 ICB, alimentado por una bomba de la misma marca, que funciona con el vacío producido en el cárter correspondiente al cilindro número tres. El combustible pasa a través de un filtro con elemento separador de agua y suciedad a la entrada de la bomba de nafta.

El sistema de encendido es por batería y tres ruptores montados sobre un mismo eje, conectados con un número igual de bobinas que envían su alto voltaje a las correspondientes bujías. La tensión del sistema eléctrico es de 6 voltios y la capacidad del acumulador de 90 amperes/hora.

El avance del encendido es automático, controaldo por un sistema mecánico de acción por fuerza centrífuga. El orden de encendido de los cilindros es 1-2-3. El sistema eléctrico cuenta con regulador de voltaje.

El enfriamiento del motor es por agua y el calor se disipa por el radiador, ayudado por un ventilador de seis palas.

Este sistema carece de bomba de agua y el refrigerante circula por el efecto de termosifón, que consiste en realidad en aprovechar la particularidad de los líquidos más calientes, de buscar las parts superiores (el agua del block va al radiador donde se enfría) y la tendencia de los líquidos más fríos a buscar las partes inferiores (el agua ya fría del radiador vuelve al block). Se establece así una corriente continua de agua en el sistema de enfriamiento.

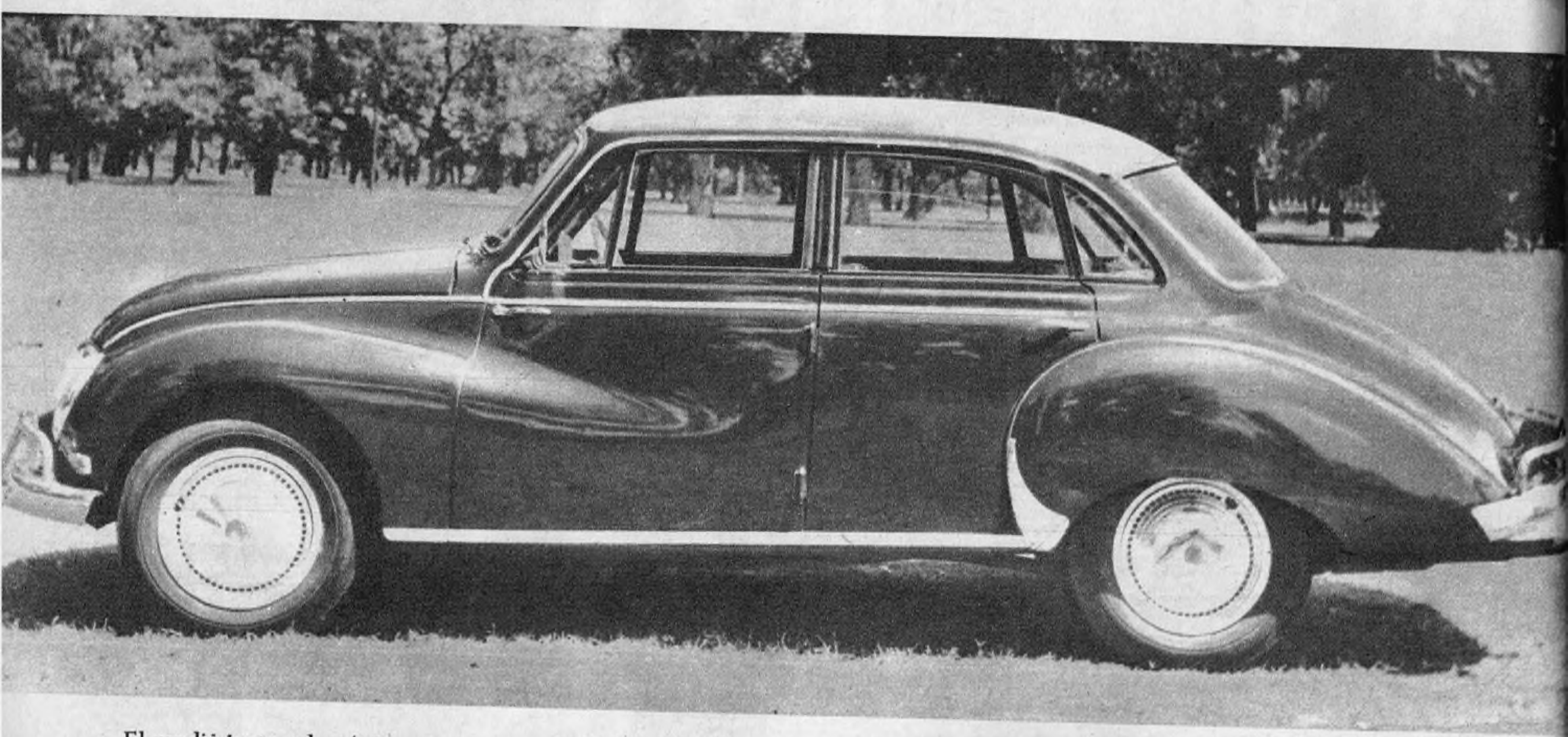
Dado que siempre existen diferencias de temperatura en el agua circulante, ésta no se detiene hasta alcanzar totalmente la misma temperatura, lo que recién ocurre luego de un cierto tiempo de detenido el motor.

La capacidad total del sistema de enfriamiento es de 8,5 litros.

El índice de compresión del motor, es de 7,25: 1, que con los 980 cc. de desplazamiento alcanza una potencia de 44 CV DIN, (50 HP).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

aquí está el DKW AUTO UNION



El rendimiento volumétrico es, entonces, de 44,8 CV por litro de cilindrada, y su par motor máximo de 8,5 Kgm. a 2250 r.p.m.

En este motor sin válvulas, sólo el buen sentido del conductor es el que limita las máximas r.p.m.

EMBRAGUE Y TRANSMISION

El embrague es del tipo monodisco seco comandado por un sistema mecánico desde el pedal.

La caja de velocidades es de las llamadas de retorno, ya que está colocada detrás del diferencial.

Consta de cuatro marchas hacia adelante, sincronizadas la 2ª, 3ª y 4ª y una hacia atrás, con las siguientes relaciones:

1ª	3,82
2ª	2,22
3ª	1,31
4ª	0,915
Marcha atrás	4,58

El diferencial, de engranajes cónicos, tiene una relación de 4,72: 1 Luego, la desmultiplicación total entre el motor y las ruedas es de:

1ª	18,0
2ª	10,47
3ª	6,18
4ª	4,32
Marcha atrás	21,6

La transmisión de la potencia a las ruedas se efectúa por medio de dos palieres que en la salida de la caja - diferencial, así como en la entrada a las ruedas directrices unas juntas homocinéticas que permiten una gran variación angular a éstas, a los efectos de poder cumplir con los requisitos de la dirección del automóvil.

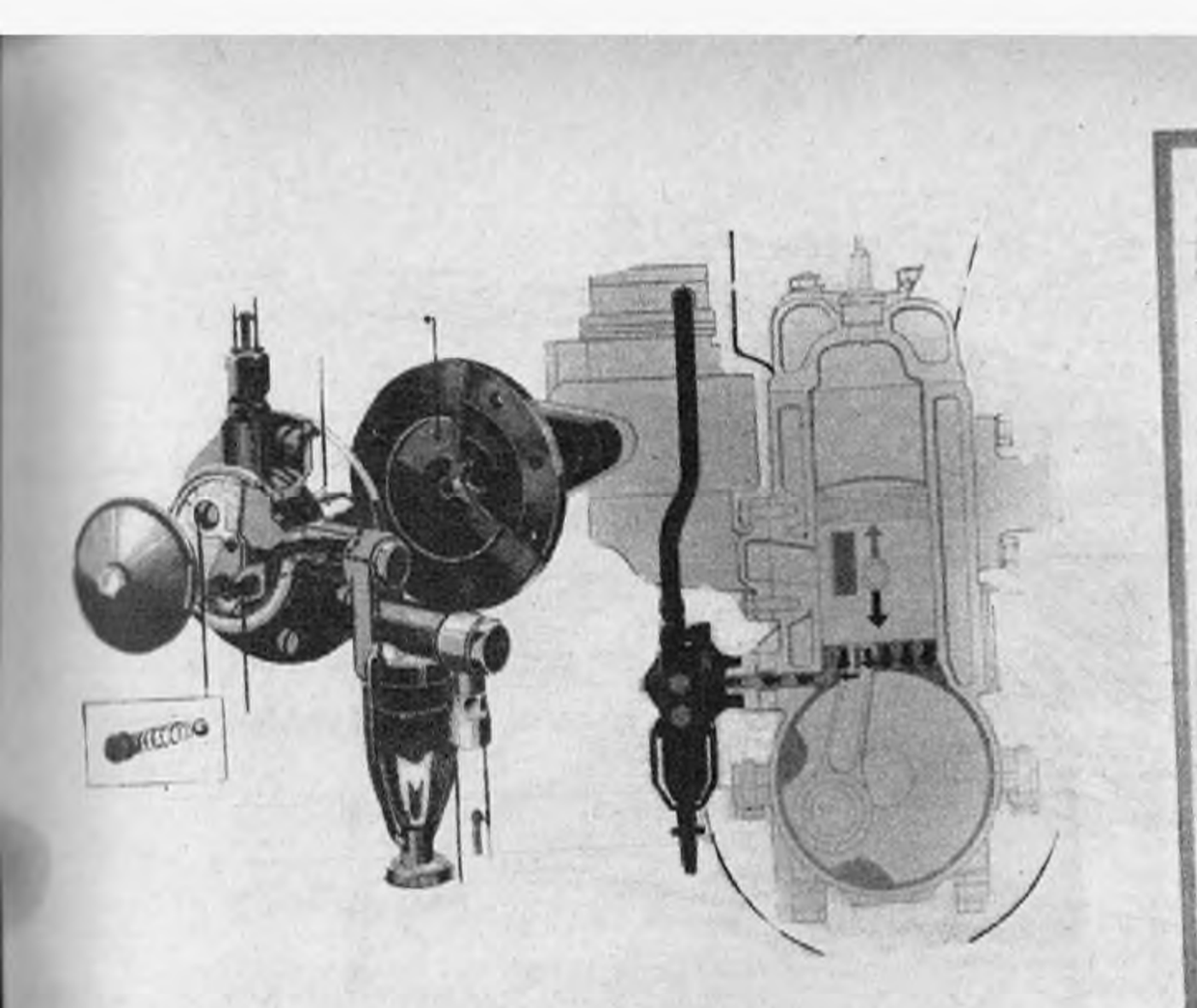
Estas juntas hoomcinéticas trabajan en un baño de grasa, recubiertas por un protector hermético de goma.

CHASIS

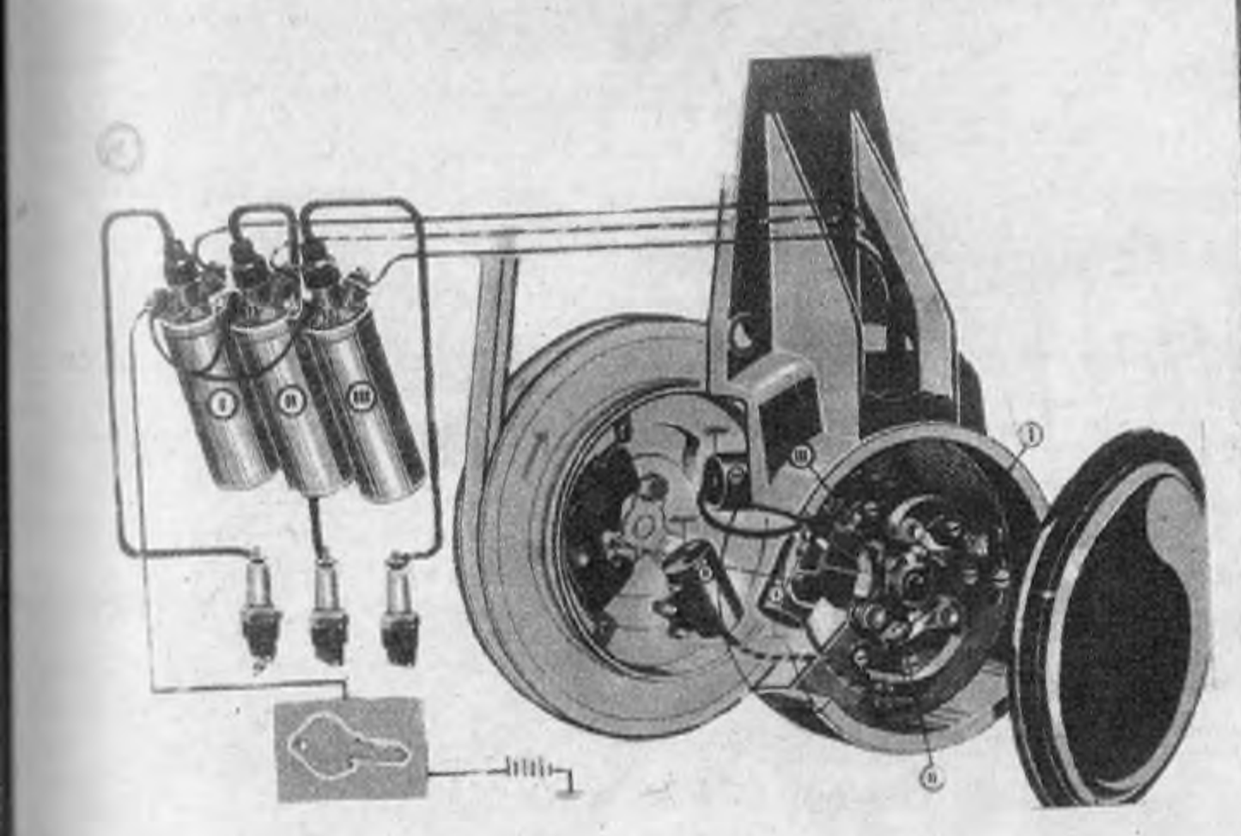
La carrocería del Auto Unión 1000 S descansa sobre un chasis o bastidor convencional de los largueros de perfil acajonado, soldado eléctrico. El diseño es muy simple, e incorpora las sujeciones indispensables, que son pocas, para las piezas que se fijan a él.

La vista de perfil del bastidor es plana y sólo tiene las elevaciones necesarias para la sujeción central de las ballestas transversales de suspensión tanto trasera como delantera.

La vista en planta muestra un diseño abierto atrás, a la altura



Aparecen las 3 bobinas. Debajo de ellas, las bujías y sus conexiones. A la derecha, el ruptor triple (1-2-3), que produce el corte de la corriente.



Apreciamos el detalle de la bomba de nafta y la aplicación de la depresión y la presión del carte, que la hace funcionar.

CUADRO DE CARACTERISTICAS

Motor	
Tipo	DKW - Auto Unión 1000
Par motor máximo	8,5 kg. a 2250 r. p. m.
Potencia máxima	44 CV (DIN) a 4500 r. p. m. (50 SAE)
Rendimiento volumétrico	44,8 CV por litro
Ciclo	Dos tiempos
Número de cilindros y disposic.	3 en línea
Diámetro	74 mm.
Carrera	76 mm.
Cilindrada total	980 cc.
Enfriamiento	Agua con circulación por termosifón
Capacidad de sistema	8,5 litros
Cigüeñal	Forjado desarmable
Bancadas de cigüeñal	4 con rulemanes a bolillas
Embrague	Monodisco seco con mando mecánico
Peso del motor	91,5 kg.
Caja de velocidades	
Número de marchas	4 adelante, 1 atrás
Relación de engranajes	1ª 3,82 2ª 2,22 sincronizada 3ª 1,31 sincronizada 4ª 0,915 sincronizada Marcha atrás 4,58
Diferencial	Engranajes cónicos con relación de 4,72 : 1 entre la caja de velocidades y las ruedas
Desmultiplicación total	1ª 18,0 2ª 10,47 3ª 6,18 4ª 4,32 Marcha atrás 21,6
Peso de la caja-diferencial	41 kg. seca
Sistema de encendido	Por batería con ruptor triple y tres bobinas
Suspensión	Delantera independiente con elástico de ballesta transversal y amortiguadores doble acción Trasera eje rígido con elástico de ballesta transversal y amortiguadores doble acción
Bastidor	Dos largueros de perfil de caja; soldado eléctrico y cuatro travesaños
Dirección	Tipo corona y piñón con relación de 1 : 19,1
Número de vueltas del volante de lado a lado	2,7
Dimensiones	
Largo entre ejes	2450 mm.
Trocha delantera	1295 mm.
Trocha trasera	1350 mm.
Altura máxima	1488 mm.
Anchura máxima	1695 mm.
Altura máxima del suelo	17 cm.
Largo máximo	4325 mm.
Especificaciones varias	
Peso completo	910 Kg.
Capacidad del tanque de nafta	45 litros
Diámetro de giro	11,75 metros
Velocidad máxima	130 Km/h.
Consumo	8,6 litros cada 100 kilómetros
Autonomía	387 kilómetros aprox.

de la sujeción de los brazos tensores de locación longitudinal de la suspensión trasera.

El bastidor en general sorprende por su simplicidad de dibujo y falta de complicaciones constructivas.

SUSPENSION

El DKW - Auto Unión 1000 S tiene como sistema delantero de suspensión, unidades independientes en cada rueda, del tipo paralelogramo deformable transversal.

El brazo inferior de la suspensión de cada una está constituido por un triángulo (desarmable en dos partes), que controla, junto con el movimiento ascendente de la rueda, las solicitaciones del frenado, aceleración y las fuerzas resultantes al cambiar el vehículo la dirección de su marcha.

Estos esfuerzos están también controlados en la proporción que le corresponde, por el brazo superior del paralelogramo, un elástico de ballesta colocado transversalmente al eje longitudinal del bastidor, sujeto al mismo por su parte media y que sirve a las dos ruedas.

Es obvio entonces que esta ballesta cumple también las funciones de elemento suspensor.

En cuanto a la amortiguación, la realizan dos amortiguadores hidráulicos telescópicos sujetos al bastidor y al brazo triangular de cada una de las suspensiones delanteras.

La suspensión trasera no es independiente, presentando un eje rígido que une a las dos ruedas.

La locación del eje trasero en el sentido transversal se logra por intermedio de una ballesta transversal al eje del bastidor, y sujeta al mismo como en la suspensión delantera, por su parte media.

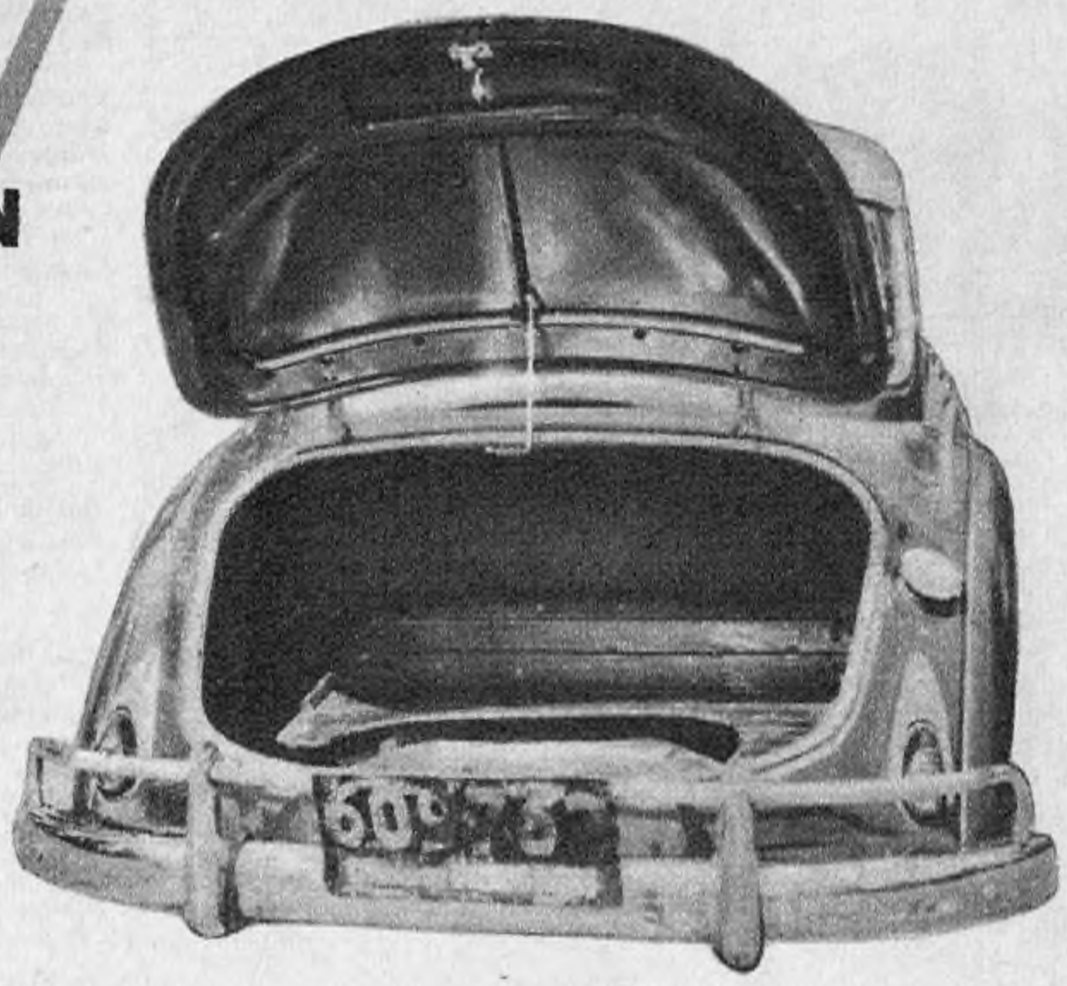
Del mismo modo, la ballesta es el elemento suspensor propiamente dicho.

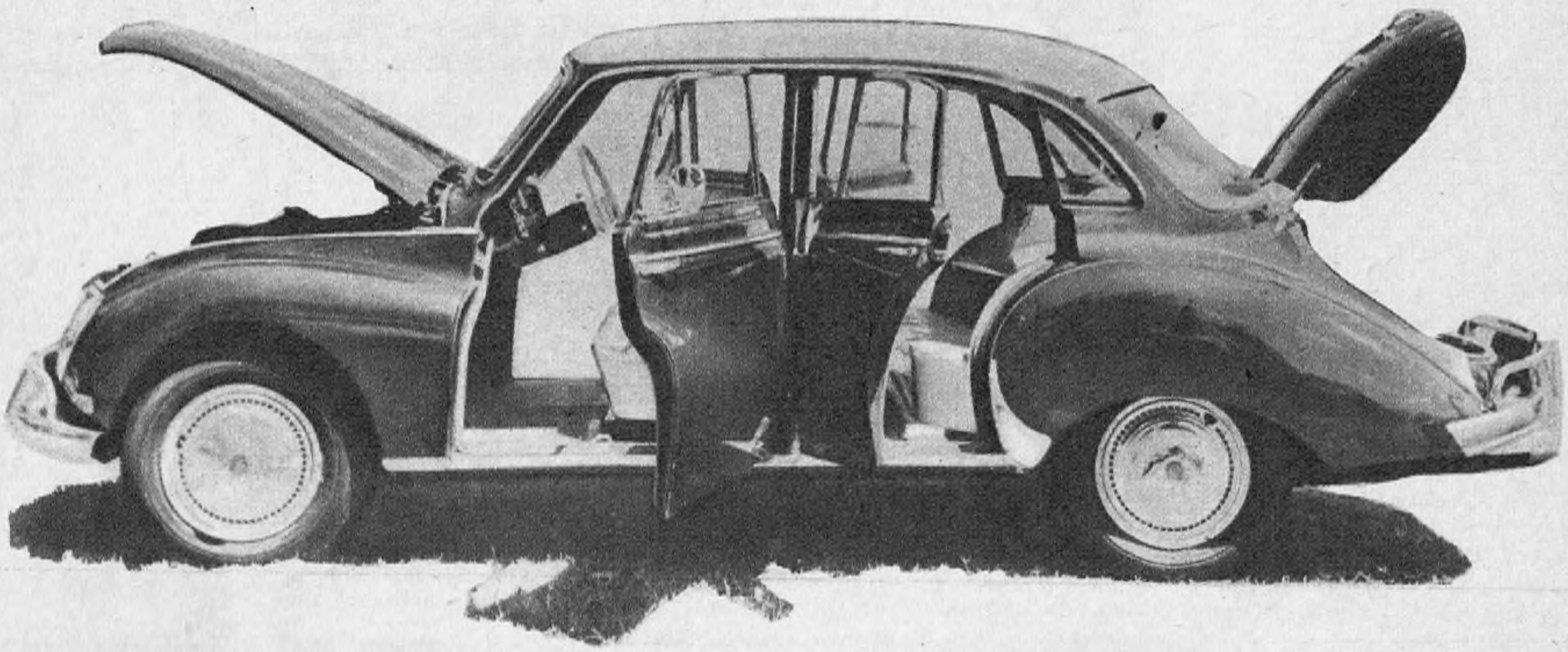
La fijación longitudinal del tren trasero, que resulta así etneramente flotante, se cumple por intermedio de dos brazos colocados en forma paralela a la longitudinal del bastidor, uno a cada lado o sobre cada rueda, que además de controlar el movimiento de sube y baja, absorben los esfuerzos del frnado de dicho tren.

Estos brazos tensores están articulados con el chasis y con el eje

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

aquí está el DKW AUTO UNION





trasero a través de movimientos de bujes de goma.

Los elementos de amortiguación, tubulares hidráulicos como los delanteros, están sujetos al eje que une las dos ruedas a la altura de la sujeción de los brazos tensores y al bastidor, a un soporte unido a la plataforma de fijación de la ballesta.

Adoptan, con este diseño, la posición de una V invertida con el ángulo obtuso.

DIRECCION

Este sistema de dirección empleado en el DKW - Auto Unión 1000 S es del tipo de cremallera y engranaje piñón. Desde una prolongación del eje-cremallera, dos brazos regulables con articulación de bola se dirige hacia las rudeas.

Este sistema se ubica por detrás del eje ideal delantero.

La relación de desmultiplicación del piñón y la cremallrea es de 19.1: 1.

FRENOS

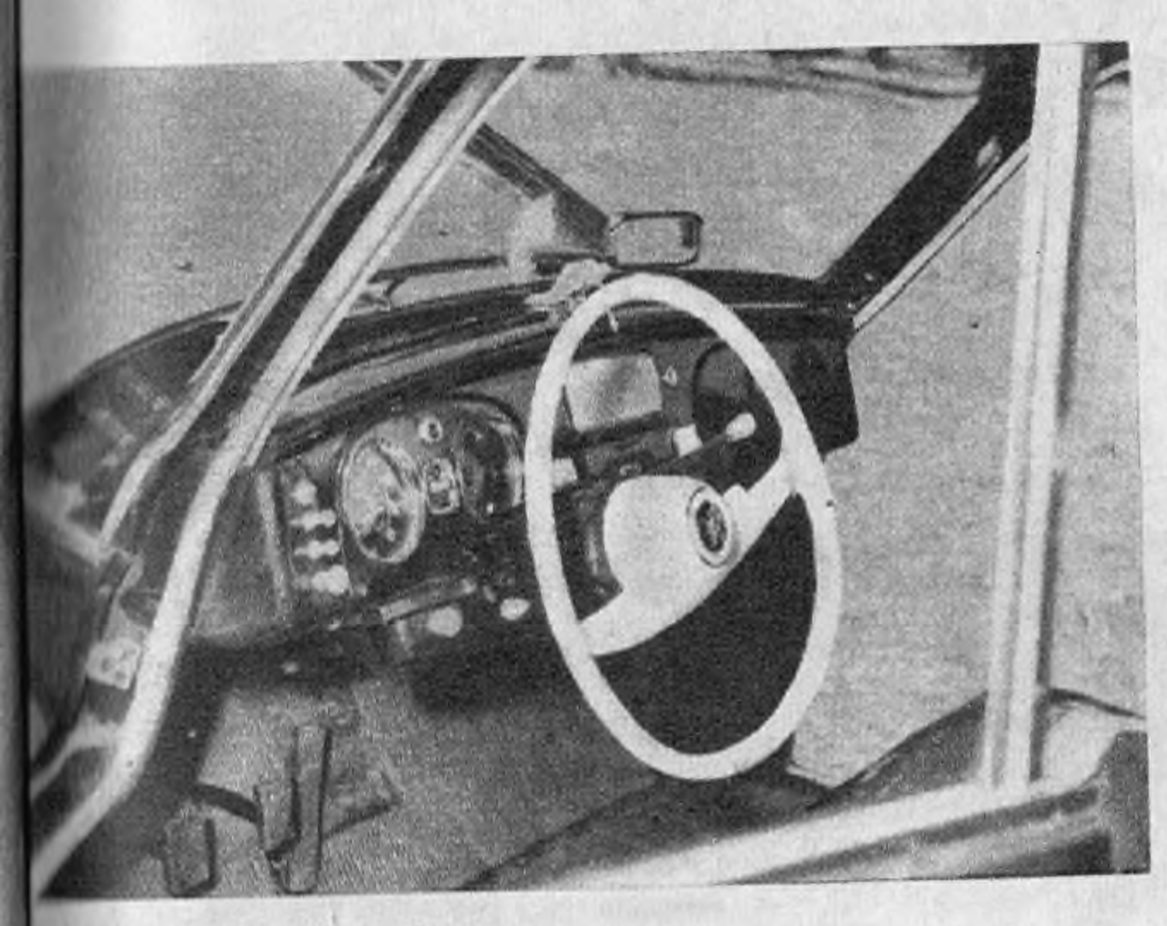
Son hidráulicos en las cuatro ruedas, comandados por una bomba montada en el bastidor, detrás del eje de los pedales, debajo del nivel del piso.

En los delanteros, las dos zapatas de freno de cada rueda tienen dos cilindros individuales y su extremo libre flotante, (Doplex), consiguiéndose así, una adherencia completa de las zapatas a la campana del freno.

Las zapatas de los frenos traseros tienen un solo cilindro por rueda.

La superficie total de frenado es de 678 centímetros cuadrados y las campanas tienen un diámerto de 230 mm. Estas dimensiones pueden considerarse muy apropiadas para el tamaño y el peso del automóvil.

El freno de mano actúa sobre las ruedas traseras y la palanca de comando está ubicada bajo el tablero de instrumentos, del lado derecho de la columna de dirección.



OTRAS CARACTERISTICAS DEL DKW

La distribución de peso del automóvil es de 56 % adelante y 44% en las ruedas traseras.

Esta diferencia le impone un poco de subviraje o "understeer", que desaparece cuando está ocupado por cuatro pasajeros.

La velocidad máxima es de 130 kilómetros por hora, más que suficiente para un sedan de turismo de cuatro puertas y un litro de cilindrada.

El consumo es aproximadamente de 8,6 lts./100 km.

Posee un sistema de silenciadores de escape y admisión que reduce eficazmente los ruidos sin pérdidas apreciables de potencia.

La distribución en general de los elementos que lo componen sigue un criterio de acceisibilidad en sus servicios de reparación y mantenimiento, cosa que al final redunda en beneficio del propietario.

El Auto Unión 1000 S no es un automóvil detonante ni llamativo y su sobriedad de estilo, forma y detalle, corren paralelos con la perfomance en servicios diarios, viajes y turismo que de él es posible obtener.

Por otra parte, ha demostrado sus características deportivas en el Gran Premio Standard 1960 donde se impuso en su categoría ✦

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LAS VACACIONES Y EL AUTOMOVIL

Cuidados mínimos que requiere el coche antes del viaje

A medida que nos aproximamos a fin de año, van creciendo nuestras inquietudes y haciéndose día a día más constante nuestra impaciencia por iniciar las vacaciones. La ansiedad por el descanso es el común denominador que nos comprende a todos en esta época. Ya los primeros días de la primavera trasmutan nuestro espíritu y, al hacernos sentir próximos los días del bien ganado holgorio, comienzan los planes, con participación de toda la familia.

Un día, al fin, uno decide tomar rumbo hacia un determinado lugar, pero no sin antes haber hecho las visitas de rigor al Automóvil Club o al Touring Club en procura de informes y cartas de ruta, y a distintas casas de turismo en busca de folletos que nos permitan elegir con el mayor acierto. Pues deseamos disfrutar de un auténtico viaje de placer y de una auténtica temporada de descanso.

En la prolija previsión del viaje todo está calculado y resuelto: el vestuario, los rollos de película para la cámara fotográfica, la línea de pescar, la reserva de comodidad con la debida anticipación, en fin, todo.

...Pero, ¿y el coche? ¿Se tomaron también para el coche las debidas precauciones que nos aseguren el viaje placentero que hemos venido preparando? Porque no es suficiente ocuparse el día anterior de cargar nafta, cambiar aceite, verificar el agua en el radiador y el electrolito en la batería y hasta echar una rueda más de auxilio, como lo suele hacer la mayoría de los automovilistas en trances parecidos. Tampoco es solución adecuada llevar un par de días antes el coche al taller para que se le dé una revisada y se lo ponga en condiciones de efectuar el viaje. No. Preparativos de este tipo, exponen a quienes se confían en ellos a cualquier evento, suficiente para empañar la placidez de ese descanso que soñamos perfecto y sinceramente reparador de la fatiga de todo un año de trabajo.

Si usted procede así, le recomendamos que no lo haga; en cambio, le sugerimos otro procedimiento que, aunque aparentemente más molesto, le deparará la gran satisfacción de haber reducido al mínimo razonable el riesgo de tener que mortificarse en el camino por situaciones de emergencia, de las que puede fácilmente librarse y liberar a su familia.

motor

En primer lugar, usted confiará a un mecánico de confianza la reparación de los desperfectos de mayor importancia que el motor pudiera presentar, considerando el viaje que se propone llevar a cabo. Lo ideal es que la tarea del mecánico sea compartida por usted, pues su presencia y colaboración le imprimirá siempre mayor eficacia.

Es oportuno sacar las bujías y hacerlas limpiar en el arenador, ajustando luego al valor 0,6 mm la luz correcta de electrodos; antes de colocarlas deberá controlar el buen estado de las arandelas de cobre, ya que son ellas, precisamente, las que posibilitan la conducción del calor hacia el block. Esto es muy importante para que la bujía trabaje dentro de la gama de calorías para la que ha sido construida. Aconsejamos consultar en un catálogo de bujías el nivel calórico que corresponde a las de su coche.

Es menester echar un vistazo al distribuidor. Levante la tapa y extraiga los platinos. Mire los contactos en busca de probables picaduras, y púlalos suavemente con una limita que habrá adquirido especialmente para tal fin en cualquier casa de repuestos. En caso de que existiesen picaduras y se presentasen en forma de pequeñas cavidades, deberá substituir los platinos por unos nuevos. Una vez colocados los platinos en el distribuidor, es aconsejable introducir la limita entre los contactos e imprimirle suaves movimientos de vaivén, limando apenas las dos superficies para lograr su correcto hermanado y asentamiento.

Antes de cerrar el distribuidor conviene comprobar el buen estado del rotor y de los contactos terminales de bujías, así como la posible existencia de fisuras en la tapa. Esto último es siempre causa segura de pérdidas y origen de defectos inexplicables en el encendido.

Verifique la densidad del electrolito de la batería y su nivel

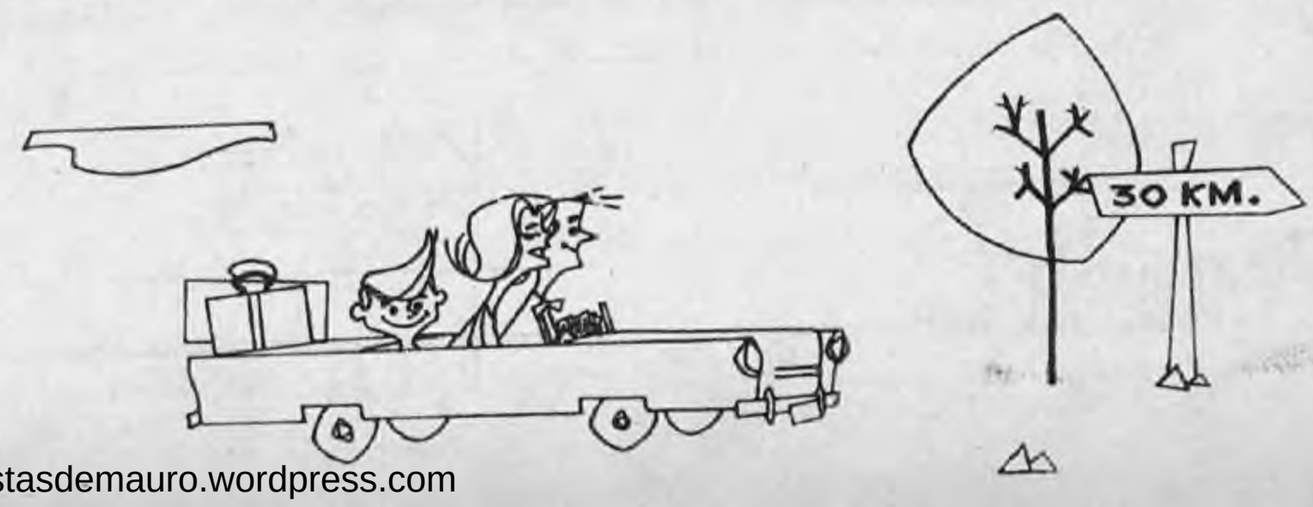
correcto, que en todos los casos debe cubrir las placas hasta medio centímetro por encima de ellas. En caso de ser necesario levantar el nivel, se agregará agua destilada; en ningún caso, agua común, pues destruye la batería.

Si la comprobación de densidad arroja un valor comprendido entre 1.275 y 1.300, la batería está completamente cargada; si el valor oscila entre 1.200 y 1.220, tiene sólo media carga.

Jamás esté apurado cuando tenga que recargar su batería. Tenga en cuenta que las llamadas "cargas rápidas" sirven para destruirla rápidamente. En todos los casos conviene que la carga se efectúe lentamente, cuidando de evitar el recalentamiento de la batería.

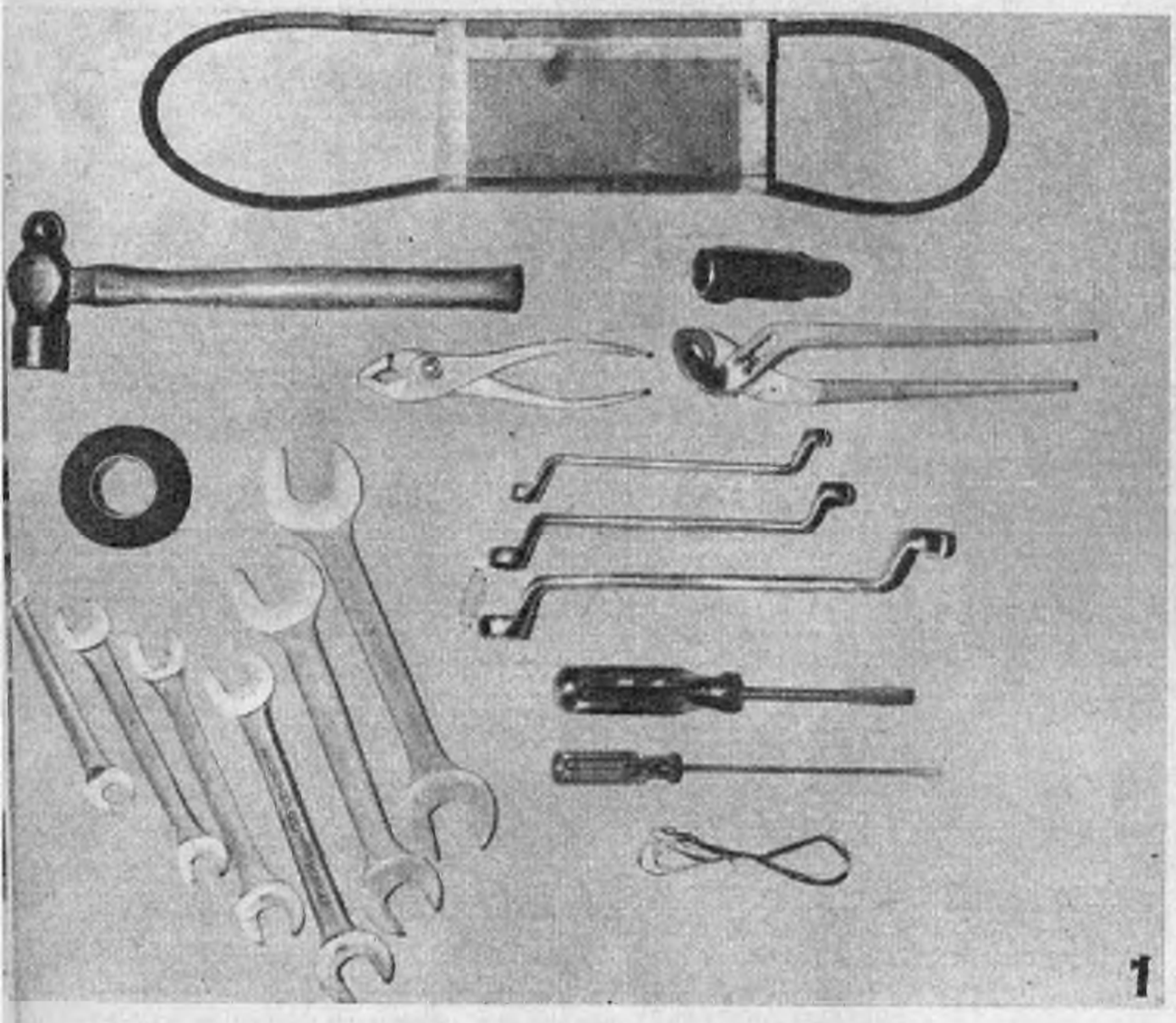
Extraiga el filtro de aire de admisión. Lave el elemento metálico filtrante, pues la presencia de impurezas reduce la entrada de aire y enriquece excesivamente la mezcla. Controle luego el nivel y el estado del aceite. Lo más aconsejable en víspera de un viaje, es renovarlo totalmente lavando el receptáculo con nafta.

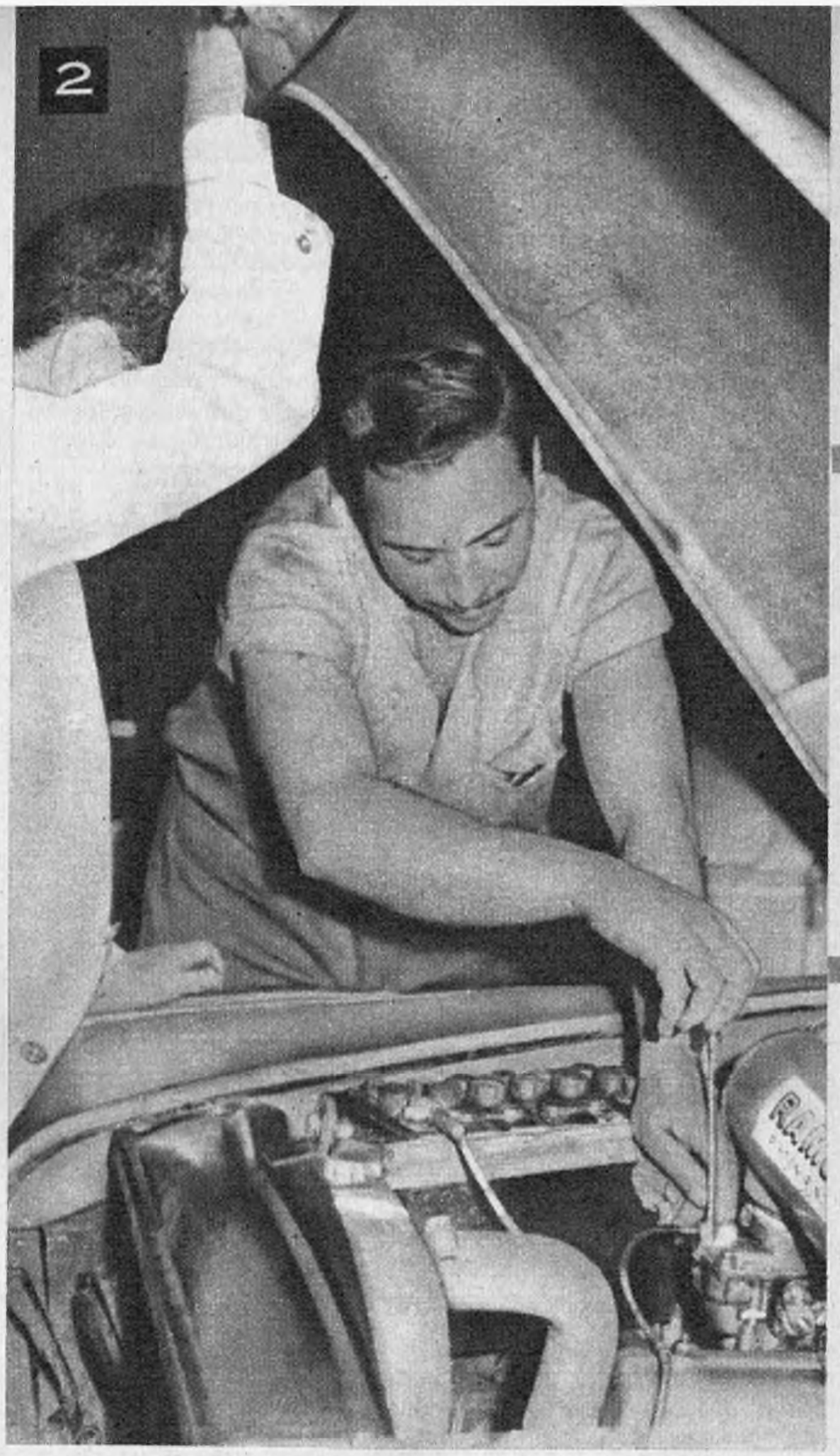
Cumplidas estas recomendaciones, habrá hecho ya una buena parte de la tarea necesaria para asegurarse un viaje placentero, pero la faena no está aún completa. Hay que mirar la correa del ventilador para asegurarse que no tiene melladuras en su perímetro y que su tensión es la correcta; cuando está floja es causa del calentamiento excesivo del motor, que a veces uno atribuye a un atraso del encen-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LAS VACACIONES Y EL AUTOMOVIL





dido, o a otras causas por cierto más complejas que la mera tensión de la correa. No está de más llevar una de repuesto.

El sistema eléctrico debe también ser verificado. Observando el amperímetro colocado en el tablero del coche con el motor en marcha y acelerando suavemente, se comprueba si la dínamo carga normalmente. En este caso la aguja va hacia el signo positivo de la escala. Si la aguja permanece inmóvil, debe revisarse el ajuste de todas las conexiones y comprobarse que los carbones y el colector de la dínamo estén en buen estado. Si a pesar de esto y visto ya que la tensión de la correa es la correcta, la falla subsistiera, lo aconsejable es encomendar el trabajo a un electricista especializado, pues la falla puede estar radicada en el amperímetro.

Debe cerciorarse que la bomba de agua no gotee y que el ruleman sellado de la turbina no haga ruido; si lo hiciera será necesario reponerlo. Remarcamos la necesidad de prestar especial atención al buen funcionamiento de la bomba de agua, particularmente si el viaje que se proyecta se realizará a través de caminos de montaña.

chasis

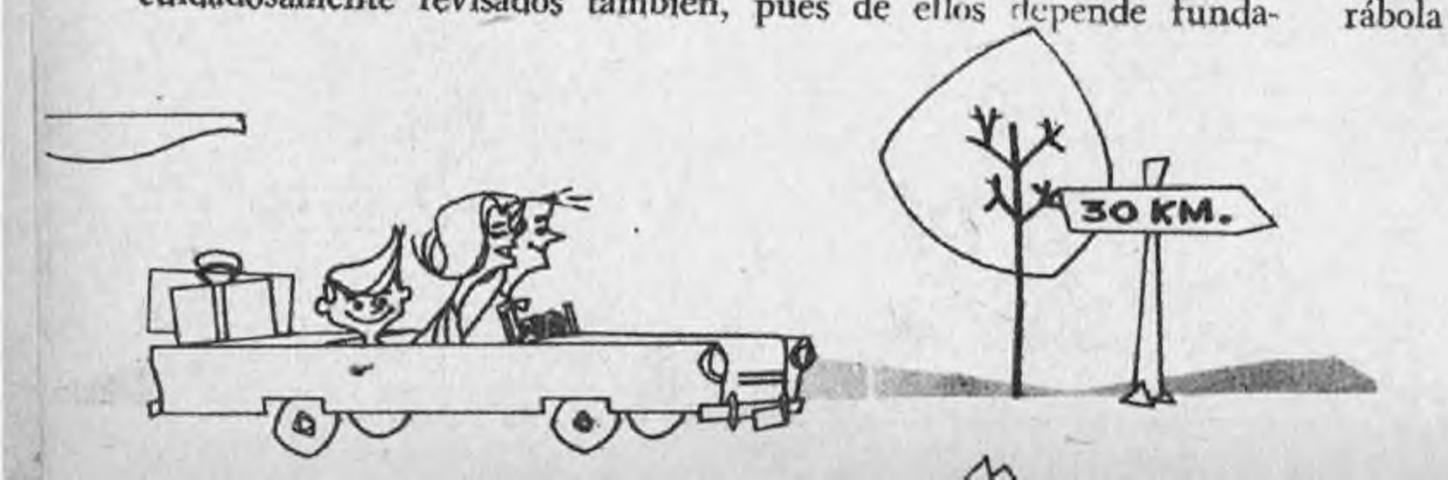
Los principales mecanismos que componen el chasis deben ser cuidadosamente revisados también, pues de ellos depende fundamentalmente la seguridad y la estabilidad del vehículo.

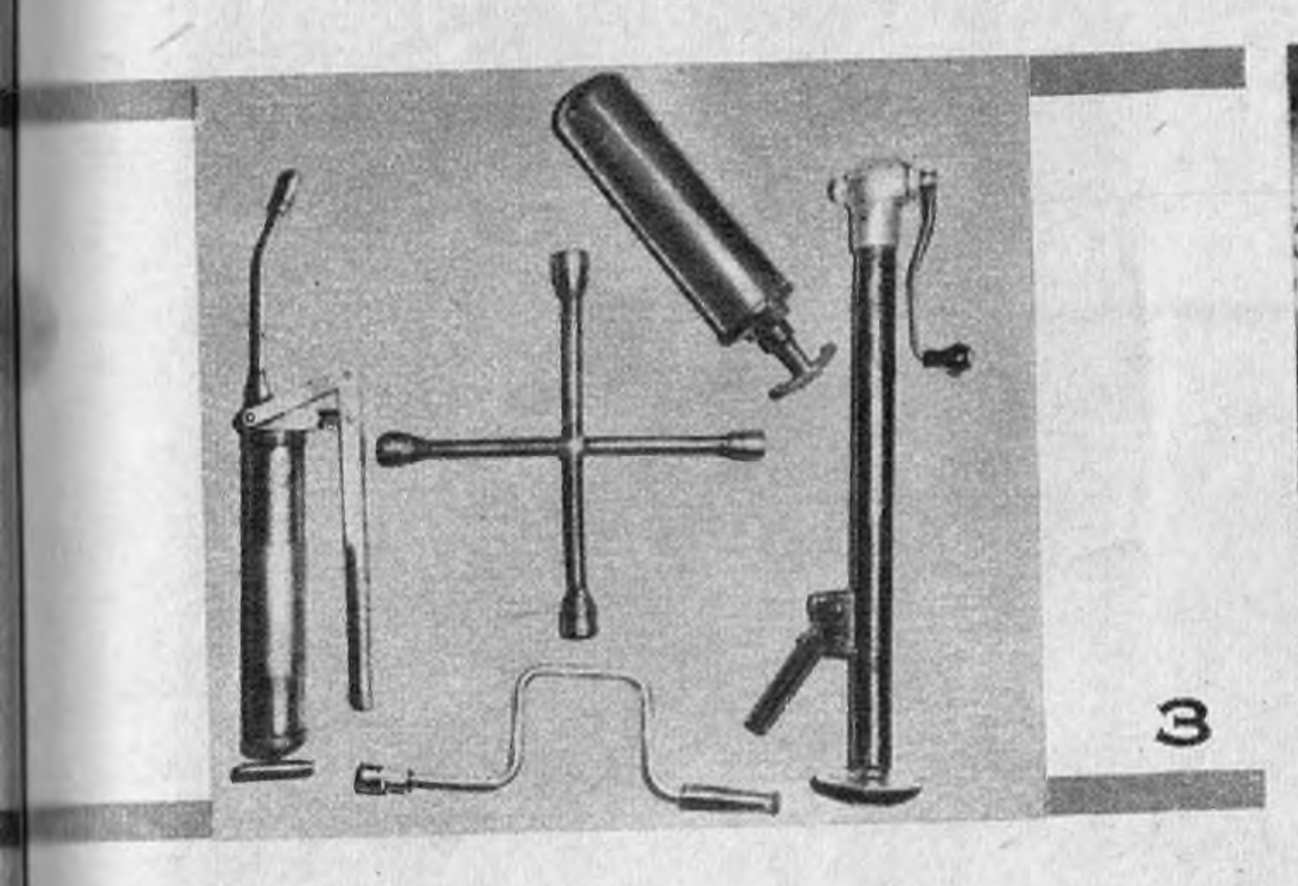
La alineación del tren delantero debe ser correctamente verificada, cambiando si fuese necesario los bujes y pernos de suspensión. Las barras y brazos de dirección, así como los extremos roscados, deben estar perfectamente ajustados.

Se procederá asimismo a una prolija revisión de los frenos, regulándolos si fuese necesario y agregando líquido en la bomba maestra. Deberá cuidarse que el líquido sea de la misma marca que el que se está usando. También es conveniente, sobre todo si se ha de andar por caminos de tierra, llevar consigo una lata de líquido para reposición, por cualquier eventualidad del camino. La tarea se completa con un engrase general de chasis.

Las luces deben ser también cuidadosamente controladas y asegurarse que no funcionan con parpadeos, como ocurre en el caso de conexiones flojas. La convergencia del haz lumínico debe ser la correcta y en caso contrario se procederá a su regulación nivelando los faros delanteros.

Un método bastante práctico para la nivelación de los faros consiste en colocar el coche a una distancia de ocho a diez metros de una pared en sentido transversal, y aplicando la luz se regulará la parábola o pantalla del faro, de modo que la imagen luminosa de ambos





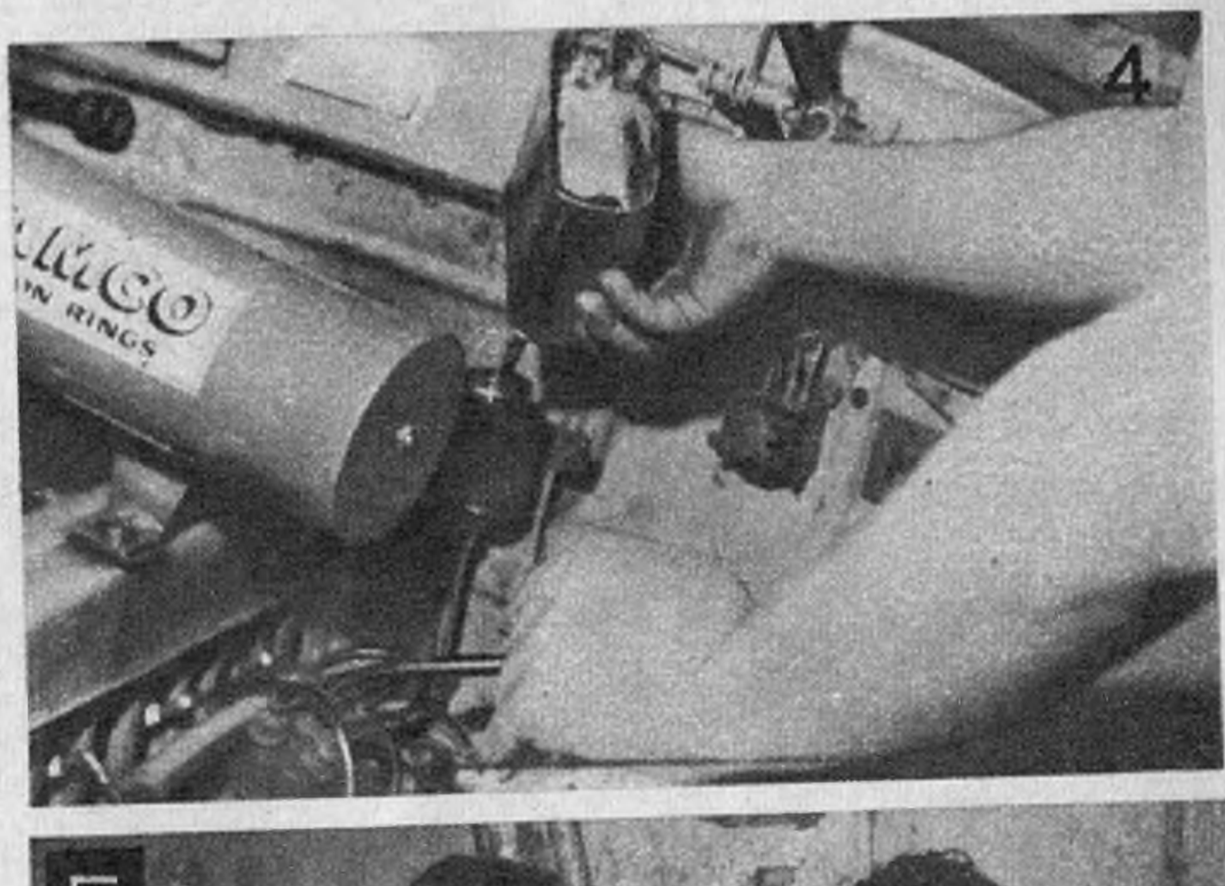


FOTO 1 Correa de ventilador, llaves de boca, llaves estriadas, pinza pico de loro, llave de bujías, cinta aisladora, alambre de cobre, etc. Un surtido de implementos que tal vez le ahorre incomodidades.

FOTO 2 Una pasada por el taller, ayudada por su constante presencia al lado del mecánico, para demostrar interés en lo que hay que hacer y cómo se hace, lo ayudará a disponer de un coche capacitado para mejor rendimiento.

FOTO 3 Pistola de engrase, berbiquí para llaves tubulares, llave de cruz para cambio de ruedas, crique y extinguidor. No le parezca mucho equipo, porque es posible que necesite algo de esto para una emergencia.

FOTO 4 Entre las cosas que deben preocupar al automovilista que parte de vacaciones, está la renovación del líquido para frenos. Póngalo en la lista y cuide de que lo hagan bien. Es muy importante para su seguridad.

FOTO 5 Busque un taller de confianza y plantee su problema: Viajar tranquilo, libre de enojosas sorpresas. Unas cuantas cosas hechas a tiempo le darán una tranquilidad que usted sabrá valorar.

focos quede desplazada ligeramente hacia la derecha, a fin de evitar el encandilamiento de otros automovilistas en el camino. (En este mismo número, en la nota "Cómo se maneja de noche", se exhibe el aparato de regulación de focos.)

Se controlará el buen funcionamiento de los limpiaparabrisas, cuyo correcto servicio es también parte vital e indispensable de la seguridad.

Y para dar término a esta etapa de los controles, no vendrá mal controlar si el gato funciona bien, si está completo con sus accesorios y si la llave de cruz para los bulones de las ruedas, está en su correspondiente lugar.

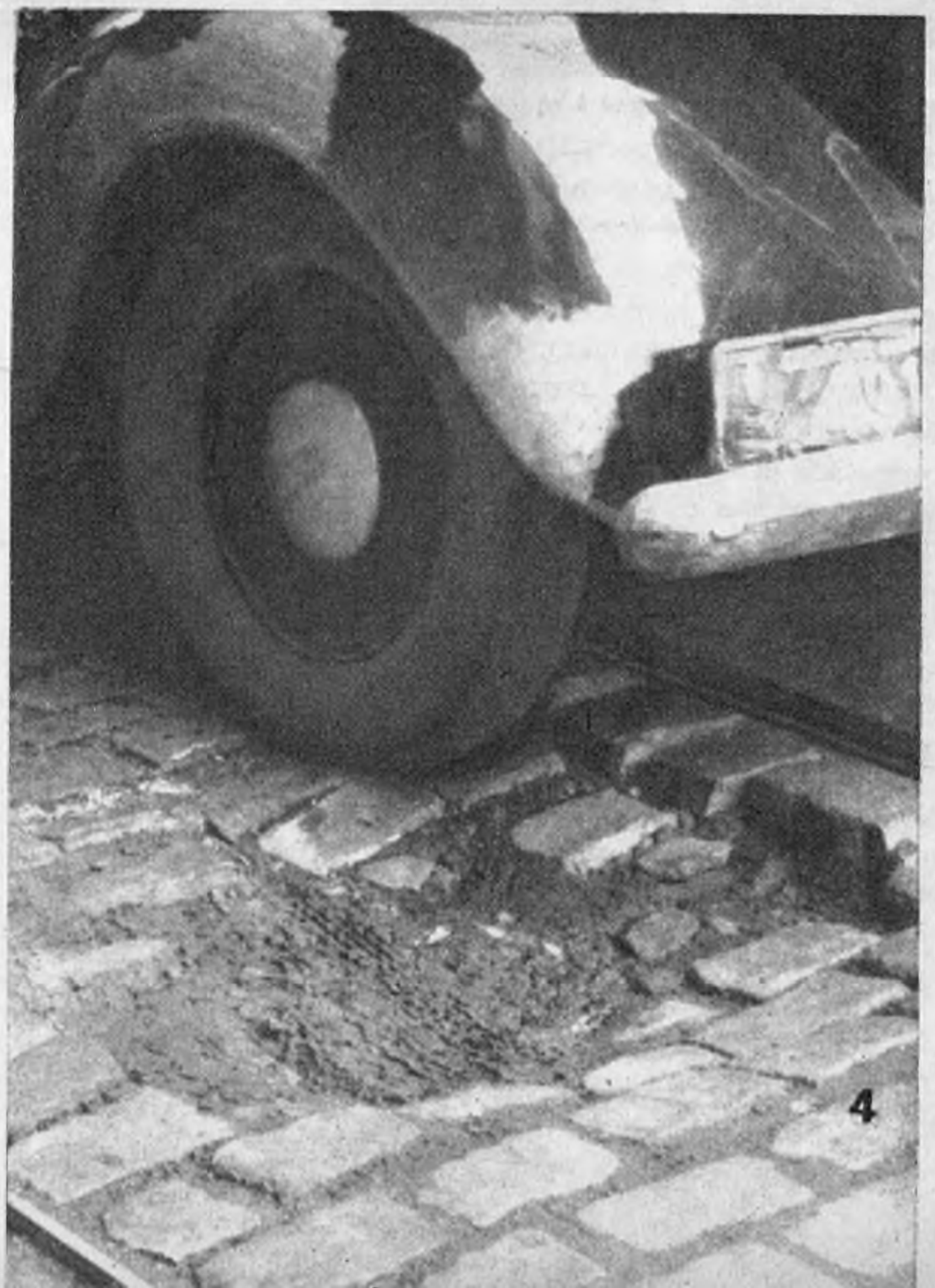
Cumplidas estas recomendaciones, puede usted iniciar el viaje con su familia, seguro de que ha llenado los principales recaudos para asegurarse una vacación exenta de complicaciones con el coche. Sin embargo, un automovilista previsor que haya programado un viaje largo y por zonas poco organizadas, agregará a todo esto mayores precauciones que lo pongan a cubierto de todo tipo de sorpresas: llevará consigo un juego de bujías, una bobina de encendido, un condensador de distribuidor, un juego de platinos, un rotor de distribuidor, algunas bombillas eléctricas para los faros, un rollito de cinta plástica para bloquear posibles pérdidas de líquido en el sistema de frenos o de nafta, cinta aisladora, cubetas de goma para bomba maestra y cilindro de ruedas, una correa de ventilador, un juego de llaves, dos destornilladores (largo y corto), un martillo, una pinza, una tenaza, una llave de bujías, una limita de platinos, un atadito con trapos, un rollito de alambre de fardo, una lamparilla con un cable largo para trabajar en cualquier lugar del coche, y pasta limpiamanos.

No piense que todo esto es un exceso. Puede que llegue el momento en que necesite alguna de las cosas que están en la lista. Entonces usted se alegrará de haber sido previsor y se dará cuenta de que una pequeña molestia al principio, es la mejor garantía para un viaje feliz. ✦

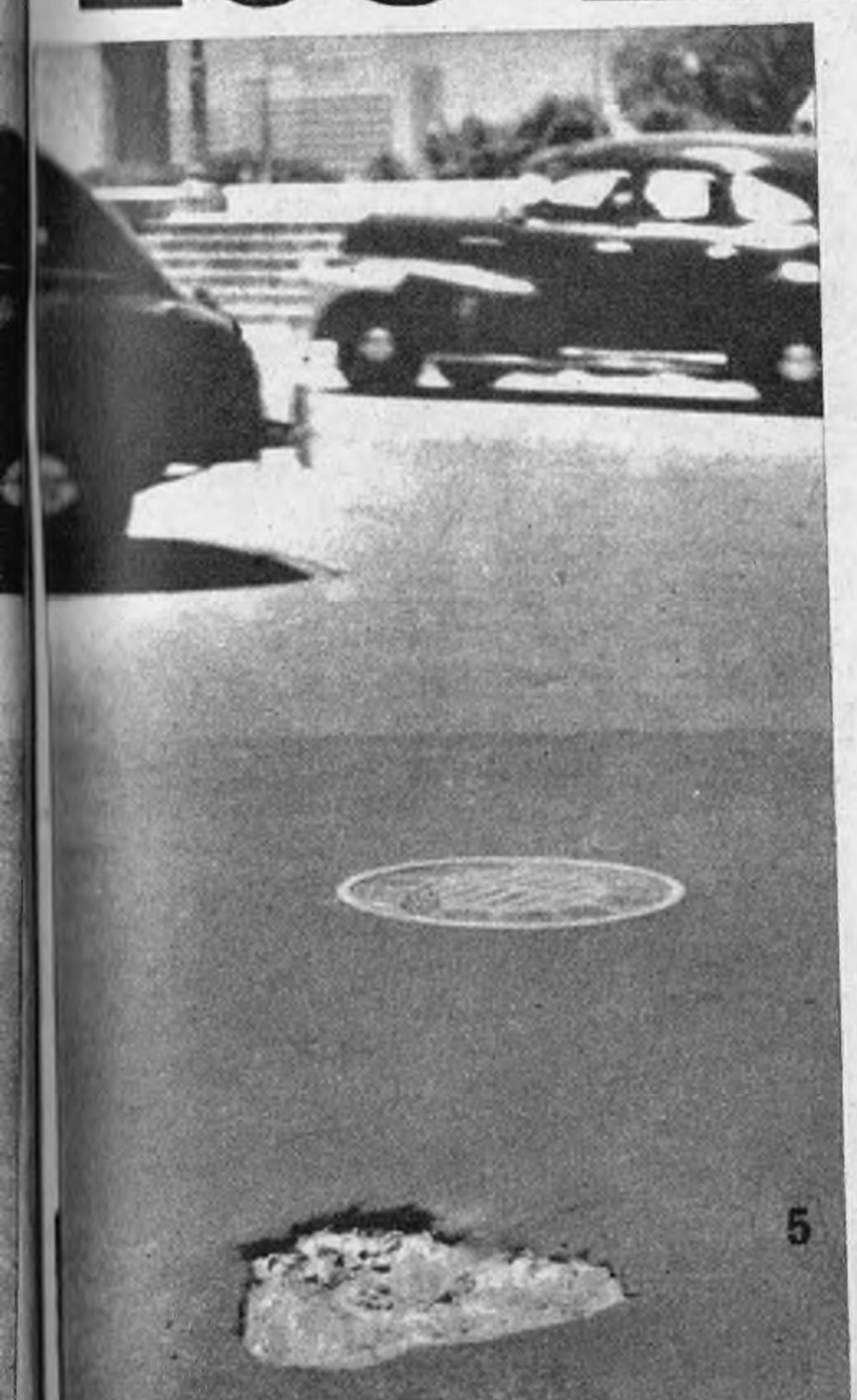
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

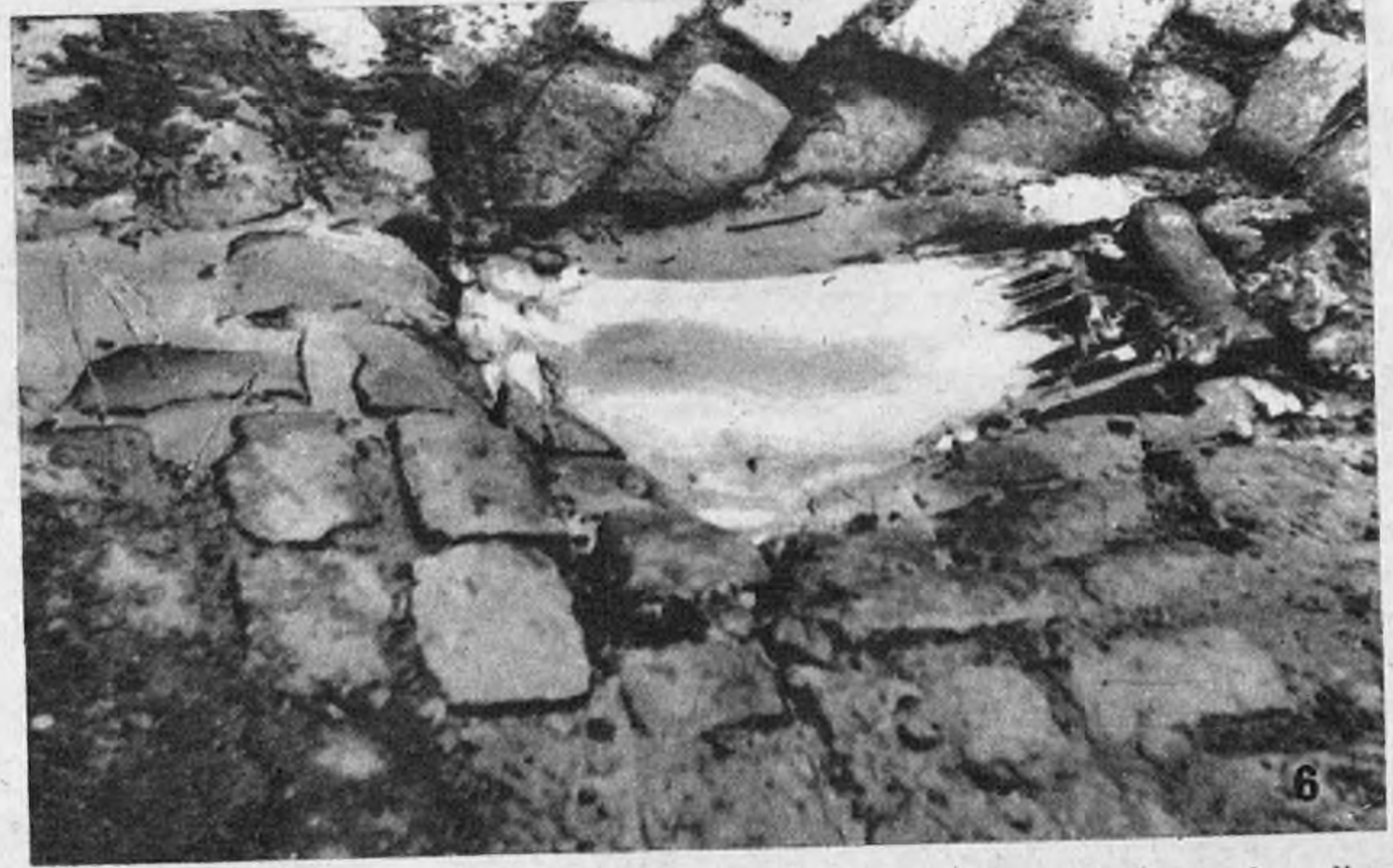
DONDE MUEREN

1 *Esquina de Aráoz y Gorriti (Capital). Fotografía del 15/XII/60.*
2 *Esquina de Gascón y Aráoz (Capital). Fotografía del 15/XII/60.*
3 *Calle Paraguay Nº 4158 (Capital). Fotografía del 15/XII/60.*
4 *Calle Paraguay Nº 4213 (Capital). Fotografía del 15/XII/60.*
5 *Calle Santa Fe Nº 744 (Capital). Fotografía del 15/XII/60.*
6 *Calle Gorriti Nº 4500 (Capital). Fotografía del 15/XII/60*



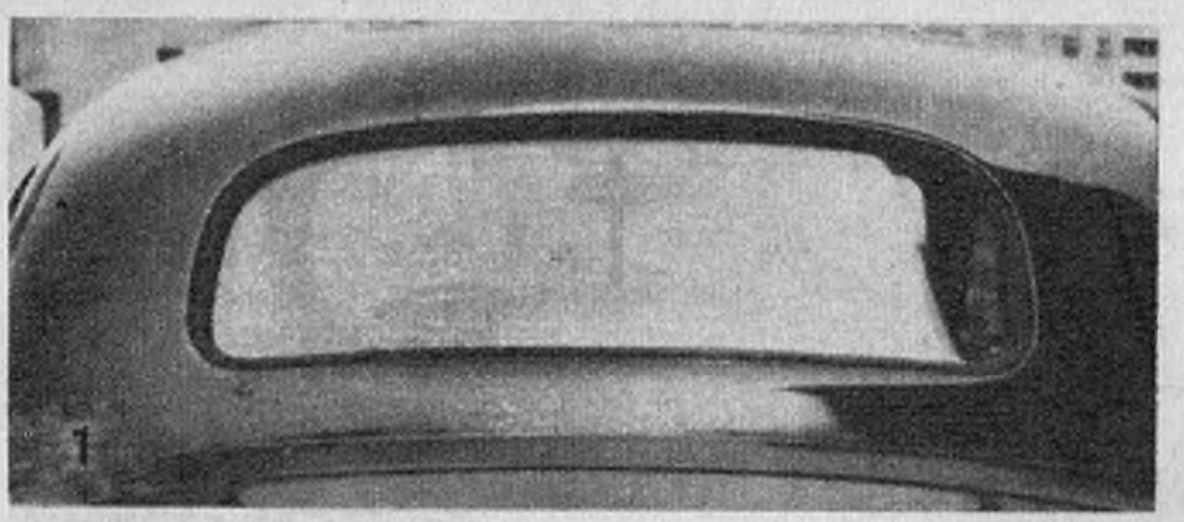
LOS ELASTICOS...

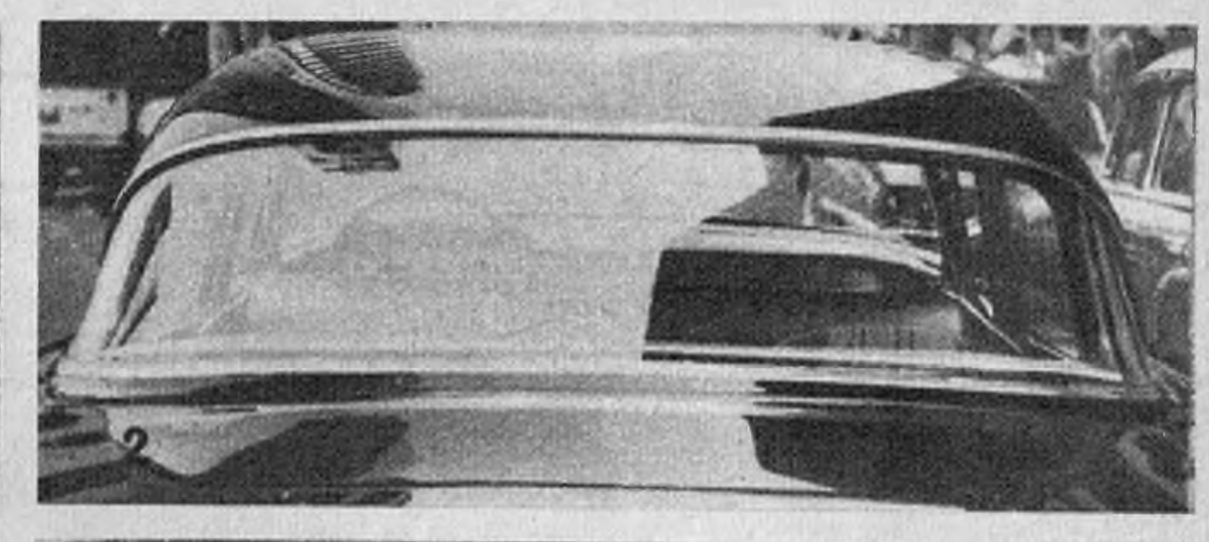


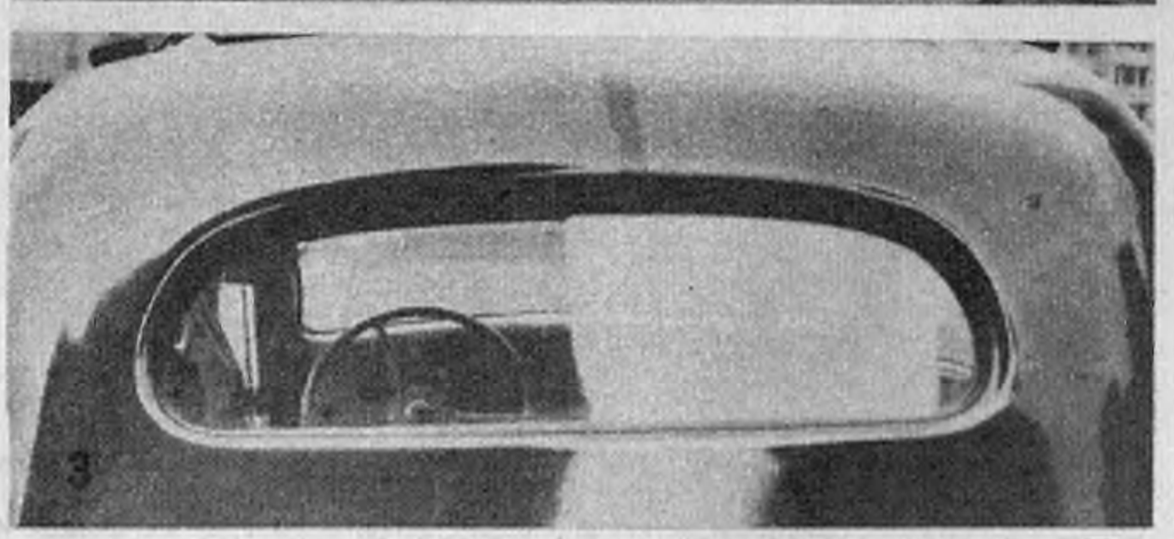


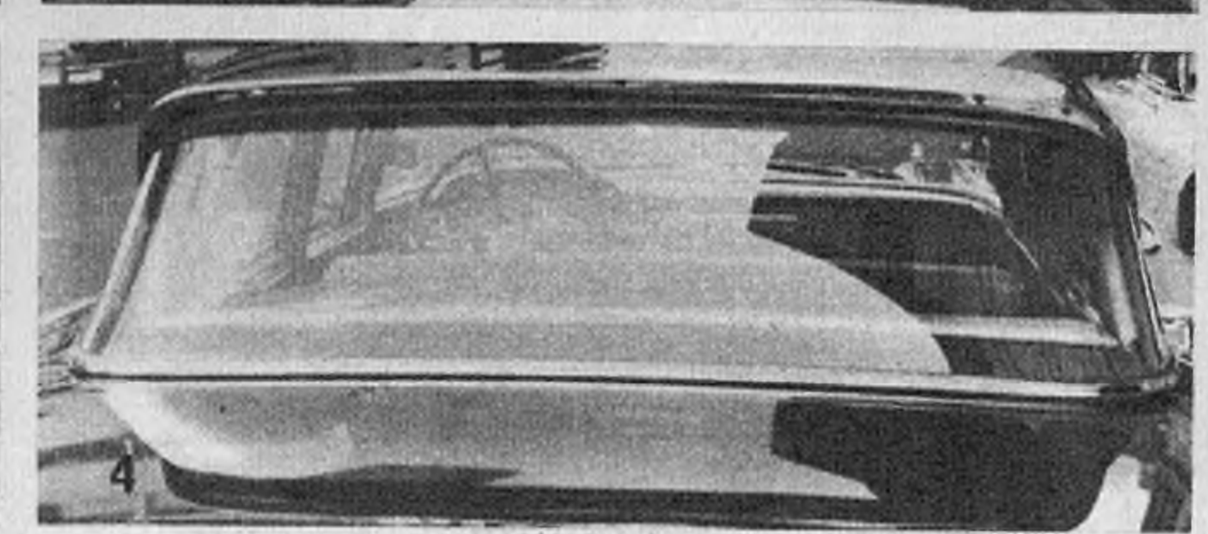
¿CUÁNTO dinero, cuánta riqueza social, cuánto tiempo útil, se pierden en las calles de las ciudades argentinas por culpa del deplorable estado de las calles? PARABRISAS lo investiga y lo dirá. Lo que se puede adelantar es que reparar los pozos cuesta menos —infinitamente menos— que todo lo que se gasta en tiempo, dinero, lucro cesante, etc., por falta de una acción decidida de las autoridades encargadas de la tarea. Como una primera contribución, exponemos aquí algunos de los muchos pozos que hacen de nuestras calles trampas mortales para los rodados. El lugar y la fecha, bien determinados, señalarán la reacción de los funcionarios. Tal vez estas mismas fotos vuelvan a aparecer en nuestro próximo número. Tal vez tengamos la satisfacción y la alegría de decir que ya han sido reparados. Sabremos entonces que hay preocupación por estos problemas y daremos las gracias a quienes hayan demostrado que saben cumplir con su deber.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





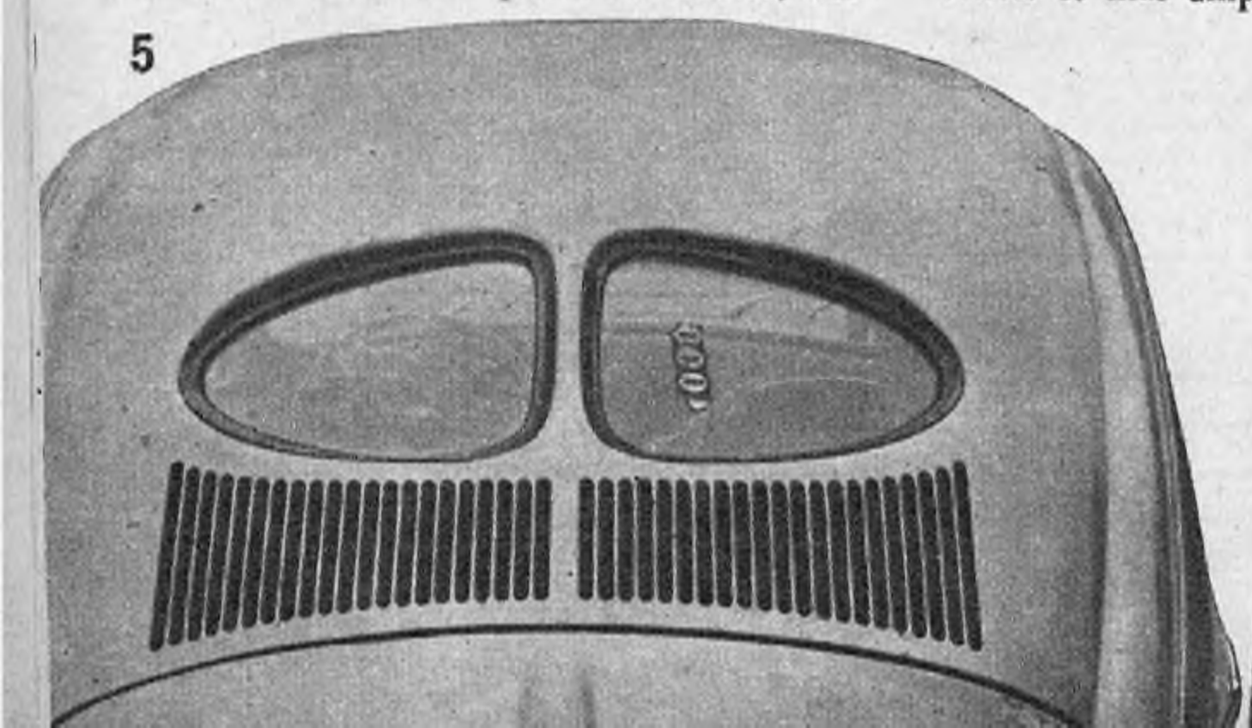




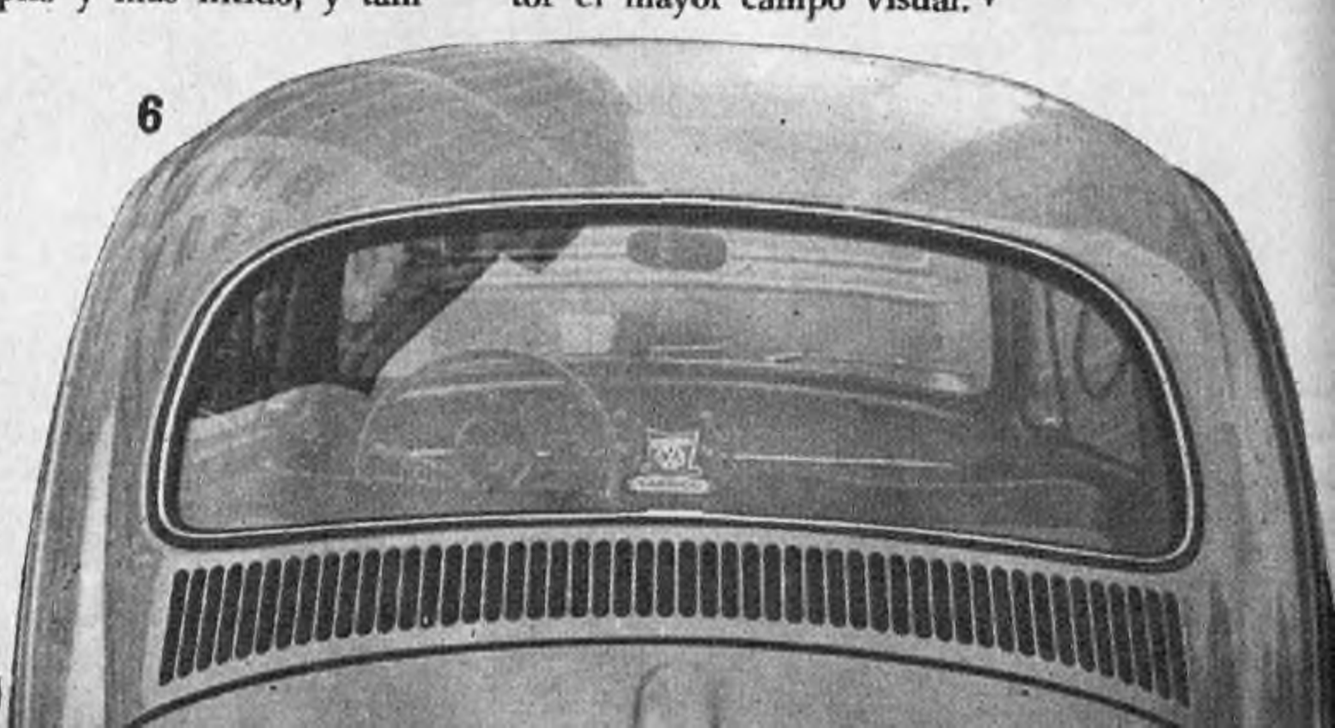
la visibilidad, preocupación de diseñadores

UN problema al cual los diseñadores de automóviles asignan especial importancia es el que representa la visibilidad de que dispondrá quien ha de conducirlo. La nitidez y la dimensión del campo visual del conductor constituyen uno de los factores básicos de la seguridad ofrecida por el modelo, al punto que no pocos accidentes tienen su origen en una mala maniobra motivada por un defecto de visión. Las fábricas de automóviles se han venido preocupando por mejorar incesantemente el grado de pureza de los cristales, procurando evitar la distorsión de la imagen y ampliando en la mayor medida posible la dimensión del panorama dominable por el conductor, tanto a través del parabrisas como de la ventana posterior. La introducción de vidrios panorámicos ha permitido un mejoramiento substancial de la visibilidad, pero no se han resuelto otros problemas originados por la curvatura sobre la zona perimetral, que causa distorsión y queda fuera del radio de acción del limpiaparabrisas. (Dicho sea de paso, este vital problema de la visibilidad debe ser también motivo de preocupación del automovilista, que vigilará siempre el perfecto funcionamiento del limpiaparabrisas y cuidará la limpieza del vidrio de la ventana posterior y de los espejos retrospectivos.) La visibilidad de un conductor es tanto más perfecta cuanto su campo de visión es más amplio y más nítido, y también más próximo. Por ellos los fabricantes de automóviles procuran ajustar sus diseños a la mayor reducción posible del espacio que media entre la línea visual y las ruedas del vehículo. Un modo de lograr esta reducción ha sido, en lo que respecta al campo posterior, agrandar la ventana trasera. En las notas gráficas que ilustran esta página, puede observarse la tendencia. Las fotos 1 y 2 corresponden al Chevrolet 1939 y 1959; las fotos 3 y 4 corresponden al Ford 1935 y 1959; las fotos 5 y 6, a su vez, son las del Volkswagen 1956 y 1960, respectivamente. En todos ellos se ha procurado dar al conductor el mayor campo visual.✦

5



6



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PIRELLI
NEUMATICOS
PARA MOTONETAS
YUSTE

UD. Y EL MOTOR, ¿se conocen?

Texto: RONALD HANSEN

Ilustraciones: GUILLERMO MARTIRE

SISTEMA DE ENCENDIDO O DE IGNICION

Como sistema de encendido o de ignición, se conoce el conjunto de elementos y mecanismos necesarios para producir el salto de una chispa de alto voltaje entre los electrodos de las bujías en el momento conveniente, esto es, cuando el pistón llega al Punto Muerto Superior (P. M. S.) de su carrera de compresión.

Tienen sistema de encendido los motores de dos y cuatro tiempos que no sean del tipo Diesel.

Es necesario notar la diferencia entre el sistema de encendido y el sistema eléctrico del automóvil. Este último se refiere a los elementos accesorios que intervienen en la iluminación y demás, y está instalado en todos los tipos de automóvil, sea su motor Diesel o de encendido por batería.

Este sistema de ignición ha adoptado una forma práctica; el encendido por dínamo y acumulador. Además, se usa en algunos coches deportivos el magneto, aun cuando este último ha sido casi totalmente reemplazado por el primero por razones de economía y de sencillez.

Recorrido de la chispa y elevación del voltaje

La chispa que salta entre los electrodos de la bujía tiene que ser de una intensidad suficiente como para encender la mezcla aire-nafta, que es primero absorbida y luego comprimida por el pistón.

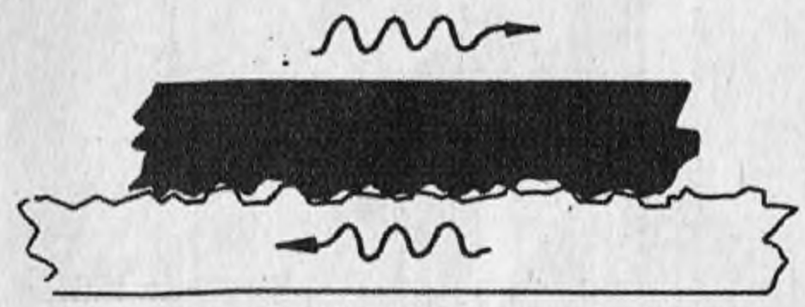
Las condiciones que imperan en el interior de la cámara de compresión, en el momento en que el pistón llega al P. M. S. de su carrera de compresión, no favorecen el desplazamiento de la chispa, ya que la suciedad de los electrodos, la temperatura elevada y la gran presión, son factores muy poderosos de aislación eléctrica.

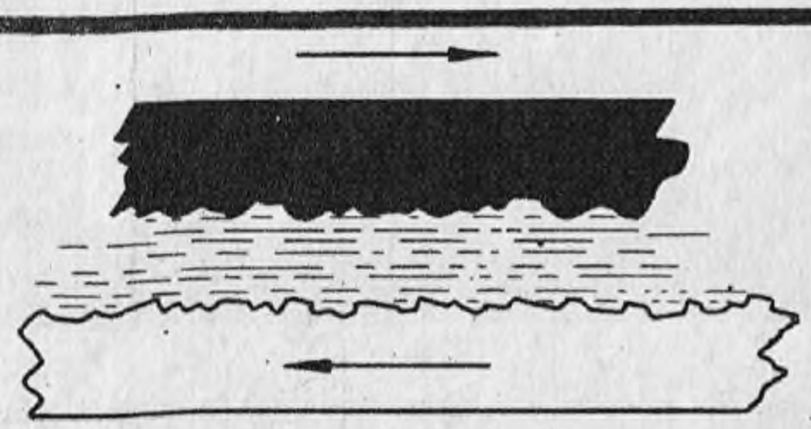
Para poder superarlos y que la chispa salte a través de la pequeña distancia que media entre los electrodos, es necesario un voltaje muy elevado, que según los casos oscila entre los 6000 y los 20.000 voltios.

La elevación del voltaje se obtiene recurriendo a la aplicación práctica de un fenómeno eléctrico llamado "inducción', que lleva la intensidad de la corriente desde los 6 ó 12 voltios de las baterías hasta los varios miles arriba mencionados.

Este fenómeno se realiza en la bobina —básicamente un transformador.

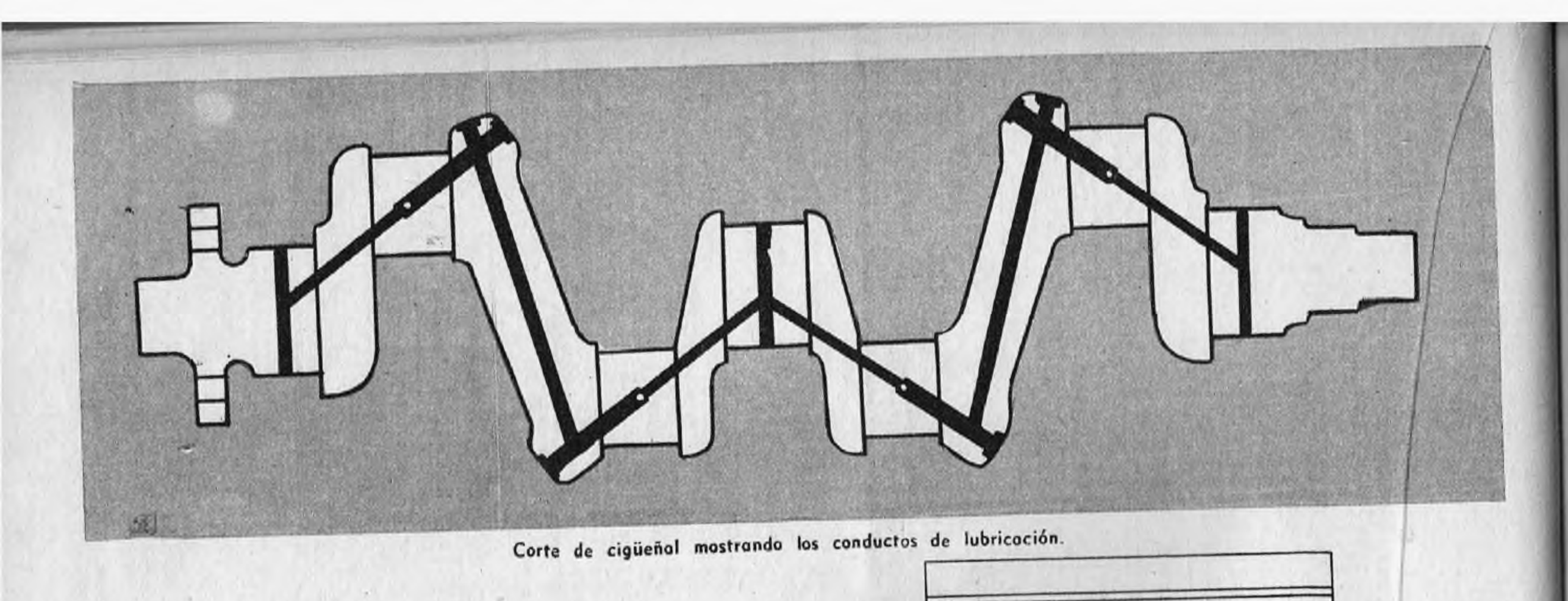
En realidad, aunque da la impresión de que el sistema de encendido es de un solo circuito eléctrico, está formado realmente por dos; el primero toma batería, bobina y ruptor, y el secundario se realiza por bobina, rotor del distribuidor y bujías.





En escala muy aumentada, se ve la fricción de dos superficies. En el dibujo superior, las superficies secas. En el dibujo inferior, la película de aceite que facilita el deslizamiento, no permitiendo el contacto de las superficies.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Corte de cigüeñal mostrando los conductos de lubricación.

Elementos del encendido por batería

a) Batería o acumulador: como su mismo nombre lo indica, es un receptáculo cuyo fin es el de almacenar la energía eléctrica necesaria para los servicios de iluminación, de encendido y etc. del automóvil. Es alimentado por la dínamo.

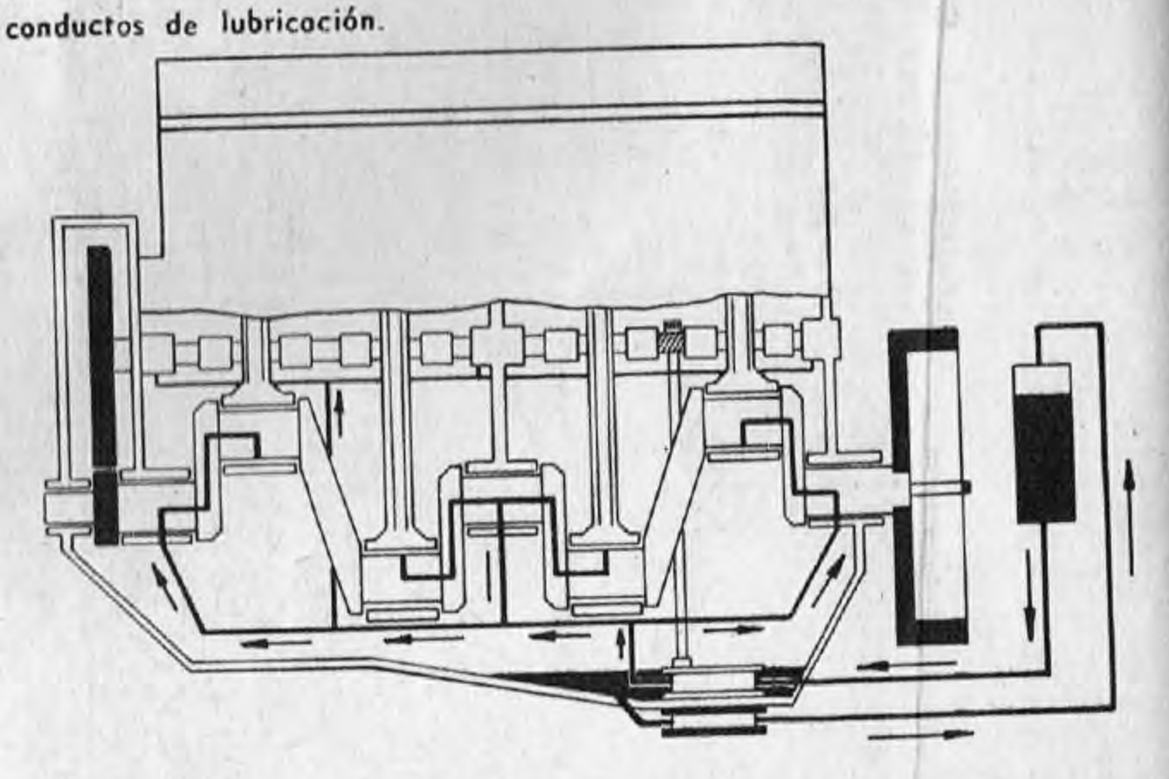
b) Dínamo: es un generador de corriente eléctrica cuya misión es la de reponer en la batería la consumida por los servicios del vehículo.

c) Distribuidor: es en realidad un aparato que consta de dos parte bien diferenciadas; el *ruptor* o comúnmente llamado "platinos" (mal llamado así, ya que tales platinos no son de ese mineral, sino de tungsteno) y el *rotor*.

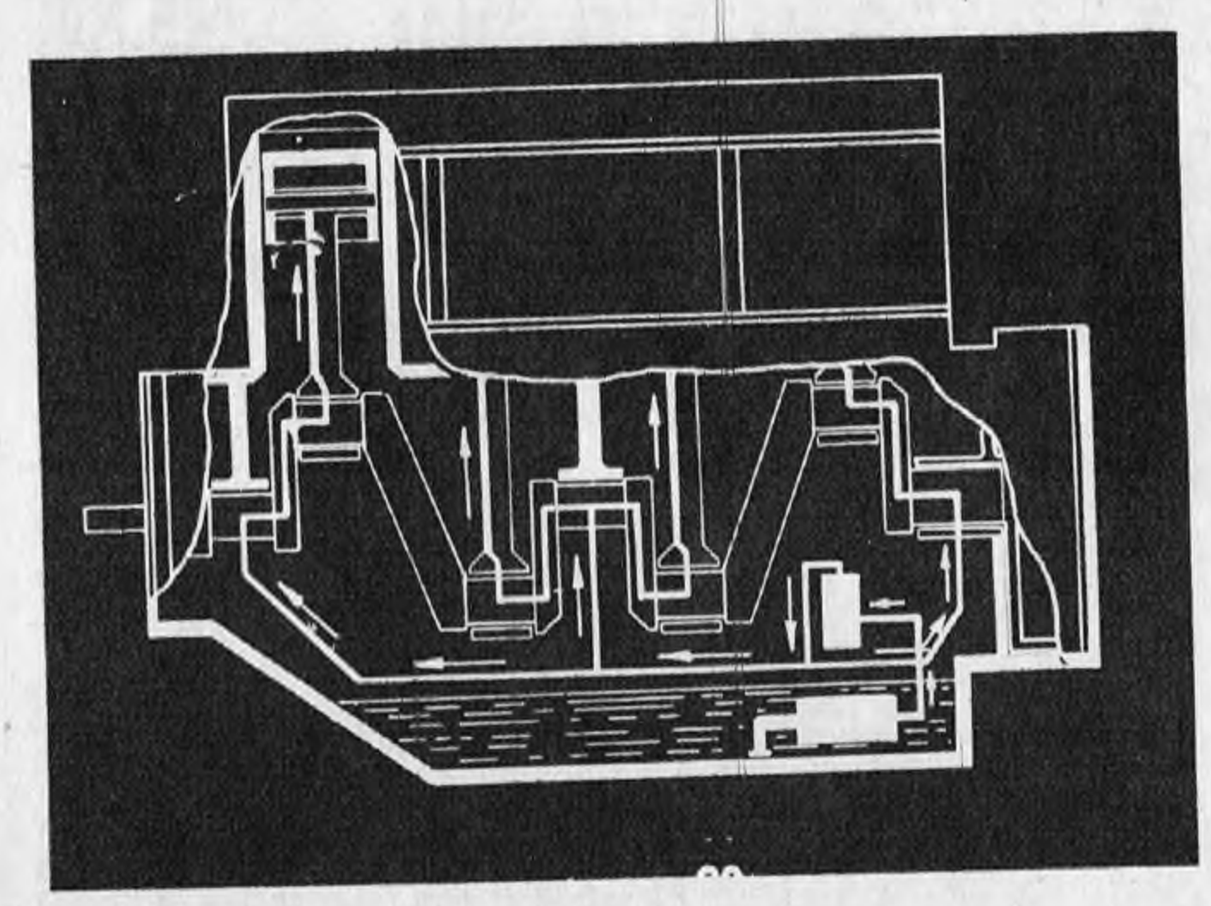
d) Ruptor: es un sistema de contactos, uno de los cuales es elástico y es abierto y cerrado por una leva incorporada al eje central del distribuidor.

e) Rotor: contacto móvil giratorio que pone en correspondencia la chispa de alto voltaje que viene de la bobina con cada una de las bujías. Está comandado por el mismo árbol que el ruptor.

f) Condensador: cumple las funciones de un amortiguador eléctrico, ya que absorbe todas las pequeñas chispitas que pudieran producirse entre los contactos del ruptor cuando éstos empiezan a abrirse, largando una chispa fuerte en el momento oportuno, prolongando en gran manera la vida útil y la eficacia de los mismos, pero la misión más importante del condensador es la de desenergizar la bobina de encendido provocando una anulación lo más brusca posible de la corriente primaria.



Esquema de lubricación a "cárter seco". El aceite está contenido en un depósito externo al motor. Existen dos bombas de aceite; una impulsa el aceite del depósito, distribuyéndolo a los órganos del motor; la otra toma el aceite que drenó el cárter haciéndolo retornar al depósito.



Esquema del sistema de lubricación a alta presión. De la bomba de aceite, ubicada en el cárter, previo pasaje por el filtro correspondiente, el aceite se distribuye por los conductos a los diversos órganos sujetos a fricción.

g) Bobina: es un elevador de voltaje, que produce la chispa de encendido. Consta en primer término de un núcleo sobre el cual va arrollando un alambre grueso con pocas vueltas y que tiene una entrada y una salida (pequeños bornes en una bobina clásica). Este arrollamiento se llama bobinado primario. Sobre éste va otro arrollamiento, pero de alambre fino y de muchas vueltas (cuanto más espiras tenga este bobinado, mayor será la intensidad de la corriente secundaria). Recibe el nombre de bobinado secundario y tiene también dos salidas: una que va a la masa, y la otra es el borne central de la bobina tipo de automóvil. Por este borne sale el alto voltaje hacia el rotor del distribuidor.

h) Bujías: son los elementos terminales del sistema de encendido entre los electrodos, de los cuales salta la chispa que combustiona la mezcla.

Circui o circulación de la corriente eléctrica

Partiendo de la batería, la corriente de bajo voltaje (6 ó 12 voltios) se dirige a uno de los bornes laterales de la bobina. Desde allí, pasando a través de las espiras primarias de la misma, sale por el otro borne lateral de ésta y se dirige al contacto fijo del ruptor del distribuidor.

El contacto móvil del mismo está unido a masa, que es por donde se cierra el circuito primario.

Al mismo tiempo que el corte del primario "nace" en la bobina, en su arrollamiento secundario, una corriente de alto voltaje (6000

a 20.000 anteriores, fenómeno de inducción que sale por el borne central de la bobina.

Desde allí, este alto voltaje se dirige hacia la parte superior del rotor del distribuidor. El rotor es giratorio y en un giro completo, 360 grados, toca una vez cada salida a bujía.

Lo fundamental de este proceso es que el ruptor y el rotor trabajan en correspondencia, esto es, que siempre que el ruptor corta el circuito primario, el rotor, en el secundario, está en contacto con la salida a una bujía.

Esta precisión de movimientos entre el ruptor y el rotor se logra al estar ambos comandados por el mismo eje (eje del distribuidor).

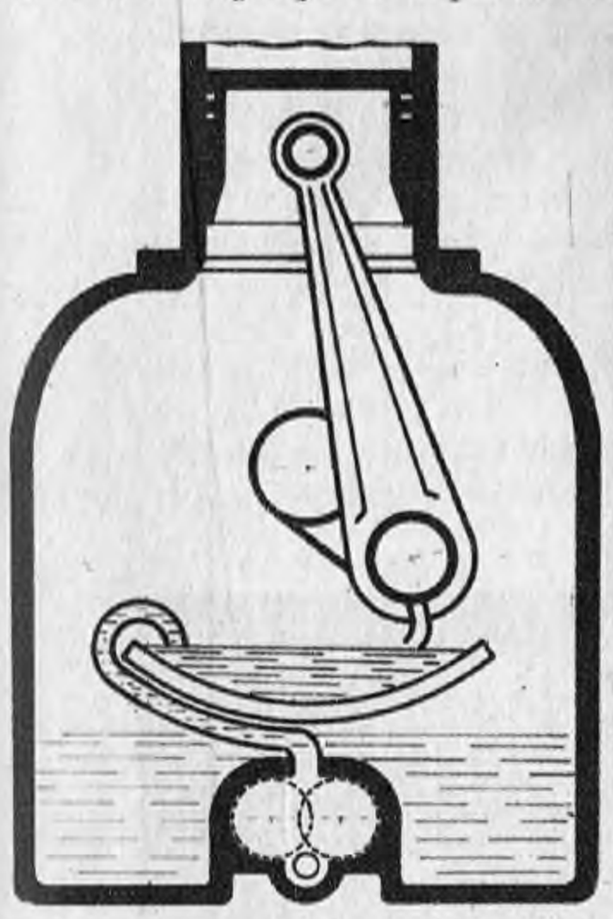
Entonces, lo único que queda por hacer es conectar cada salida a bujía de la tapa del distribuidor con la bujía correspondiente. Siguiendo el orden de encendido establecido en el motor del automóvil.

Necesidad del avance

En la práctica, el salto de chispa en la bujía no se produce en el preciso momento en que el pistón llega al P. M. S. de su carrera de compresión.

Es necesario darle un cierto *adelanto* o *avance* a este momento de la chispa, es decir, debe producirse un poco antes que el pistón llegue al P. M. S.

Esto sucede porque la explosión de los gases o mezcla aire-nafta



Esquema de un sistema de lubricación por salpicado, con cubetas a nivel constante.

no se propaga instantáneamente en la cámara de combustión, sino que lo hace en forma gradual.

Cuando salta la chispa, los gases que se encienden son los que están en las cercanías de la bujía, pero el resto de ellos se inflama progresivamente.

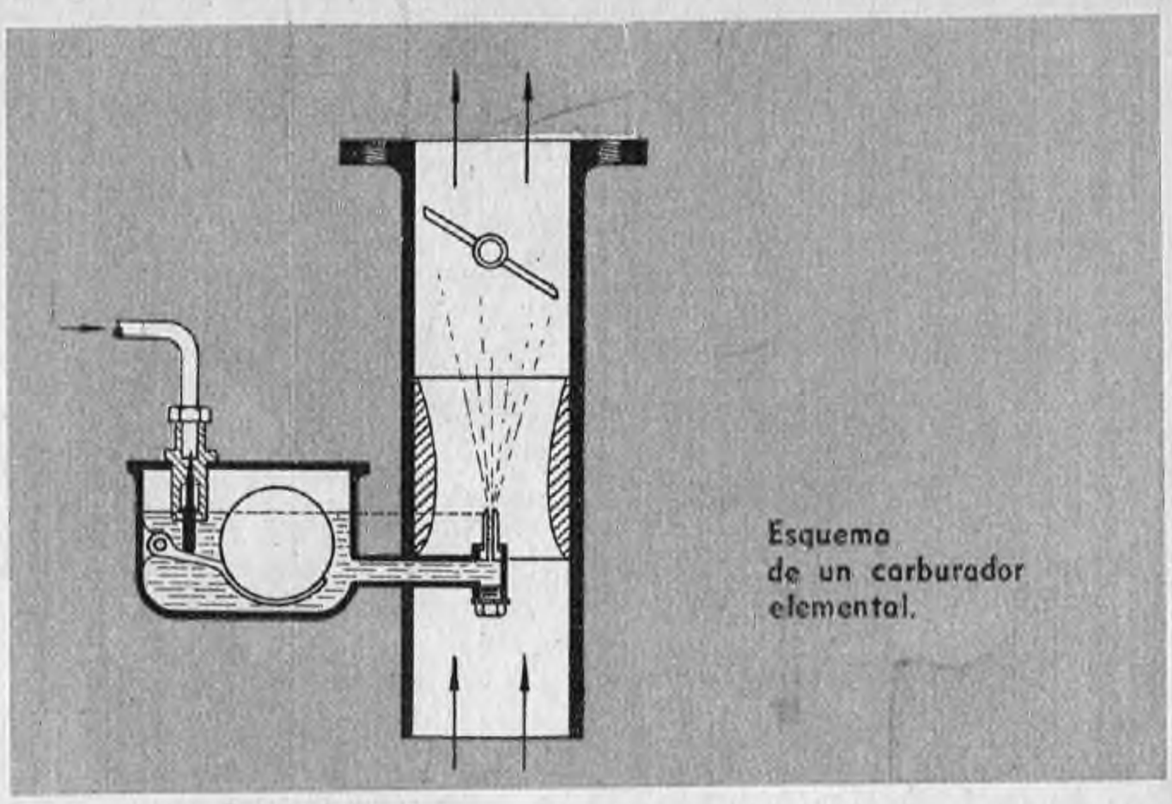
Esta velocidad de inflamación, aunque es muy rápida, no es sin embargo suficiente para combustionarlos totalmente antes de que el pistón comience a descender; sobre todo, tratándose de motores modernos con regímenes normales de 3.000 a 6.000 rpm.

Esto explica la necesidad de adelantar el momento de la chispa, para dar tiempo, en ese brevísimo lapso que transcurre hasta que el pistón llega a su P. M. S., a la combustión total de los gases.

De este modo se aprovecha lo más posible al fuerza de la explosión, al producirse ésta cuando la cámara de combustión o de compresión alcanza su mínima capacidad.

Este avance del momento de la chispa no es siempre el mismo. Cuando el motor gira a pocas rpm, la velocidad lineal del pistón (velocidad a la que sube y baja dentro del cilindro), es menor y entonces los gases tienen tiempo de encenderse completamente antes de que el pistón comience a bajar. Si se conservara al mismo grado de avance cuando el motor gira lentamente que cuando lo hace a muchas rpm, la chispa se produciría con un adelanto excesivo y el pistón recibiría toda la fuerza expansiva de la explosión antes de terminar su carrera ascendente de compresión.

En el distribuidor, este avance o retraso de la chispa según convenga, se obtiene haciendo girar todo el cuerpo del mismo (ruptor,



Esquema de un carburador elemental.

rotor y tapa que están montados juntos) sobre el eje común de comando o árbol que pasa por el centro del aparato.

Girando el conjunto distribuidor se varían las posiciones relativas de la leva del ruptor y del ruptor mismo, consiguiéndose así el avance o el atraso deseado. Antiguamente esto se hacía a mano (clásico "bigote" del Ford T), pero en la actualidad se usan sistemas automáticos con contrapesos centrífugos y también con pequeños diafragmas al vacío.

Estos son los *servicios auxiliares de motor*. Todos ellos son indispensables y merecen la mayor atención y cuidado. En la próxima nota, la cuarta de esta serie, nos referiremos a "la transmisión".

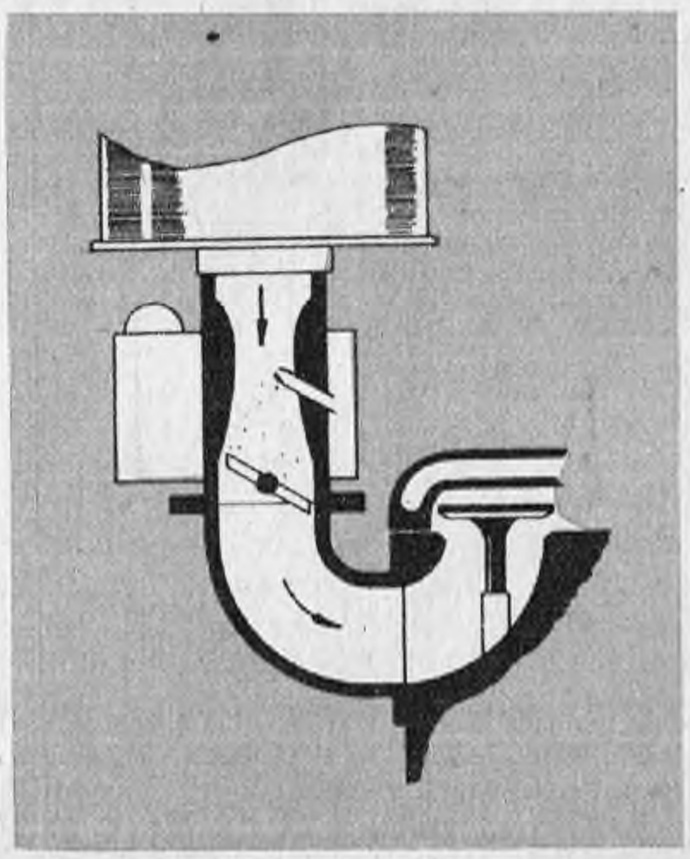
SISTEMA DE CARBURACION

Como sistema de carburación se reconoce a todos aquellos elementos que en conjunto, se encargan de hacer la mezcla de aire-nafta necesaria para el funcionamiento del motor de dos o cuatro tiempos y llevarla hasta los cilindros, en cuyo interior, al explotar, libera la energía que impulsa a los pistones, que mueven el cigüeñal y a través de la transmisión, las ruedas tractoras del vehículo.

Este sistema tiene dos variantes fundamentales, que son el de carburador y el sistema de inyectores.

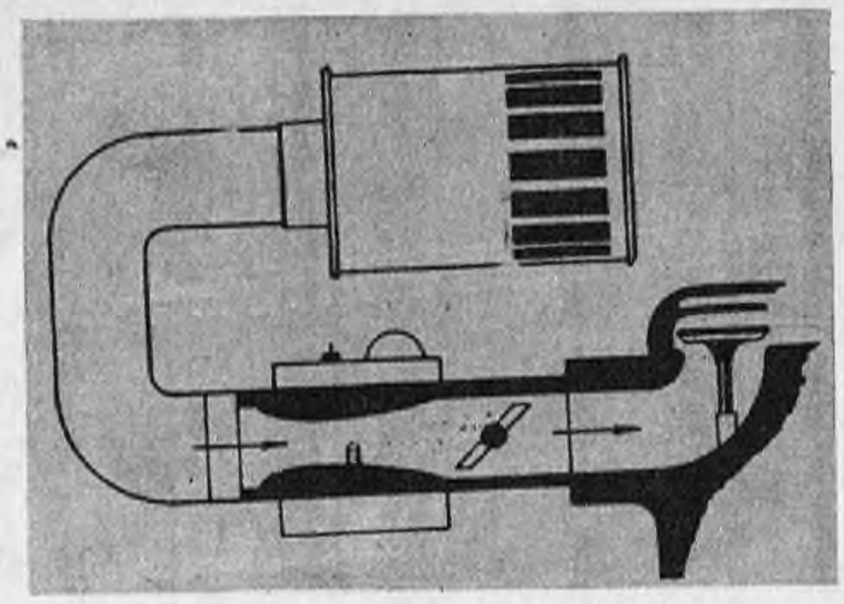
Este último, empleado en los motores de tipo Diesel, se está comenzando a usar con mucho éxito también en los del tipo "naftero", siendo su único inconveniente el costo, problema que hasta ahora la industria no ha podido resolver satisfactoriamente, ya que en cuanto a rendimiento y dosificación del combustible a distintas velocidades, supera al más común de gasificación por carburador.

La mezcla de los motores de combustión interna lleva una pro-



Esquema de un carburador de tiro descendente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Esquema de un carburador de tiro ascendente.

porción de 10.000 litros de aire por uno de nafta. El rendimiento y el consumo de nafta del motor dependen en gran parte de la precisión con que esta mezcla ha sido hecha.

Aun en los motores más modernos, en que se consigue un mejor aprovechamiento de la energía química contenida en la mezcla, las ruedas motrices de un automóvil reciben aproximadamente un 24 % de esta energía, transformada por la explosión.

Los valores promedio que las pérdidas de energía toman son los siguientes:

33 % de pérdida como calor en el agua o aire de refrigeración.

37 % de pérdida como calor en los gases de escape.

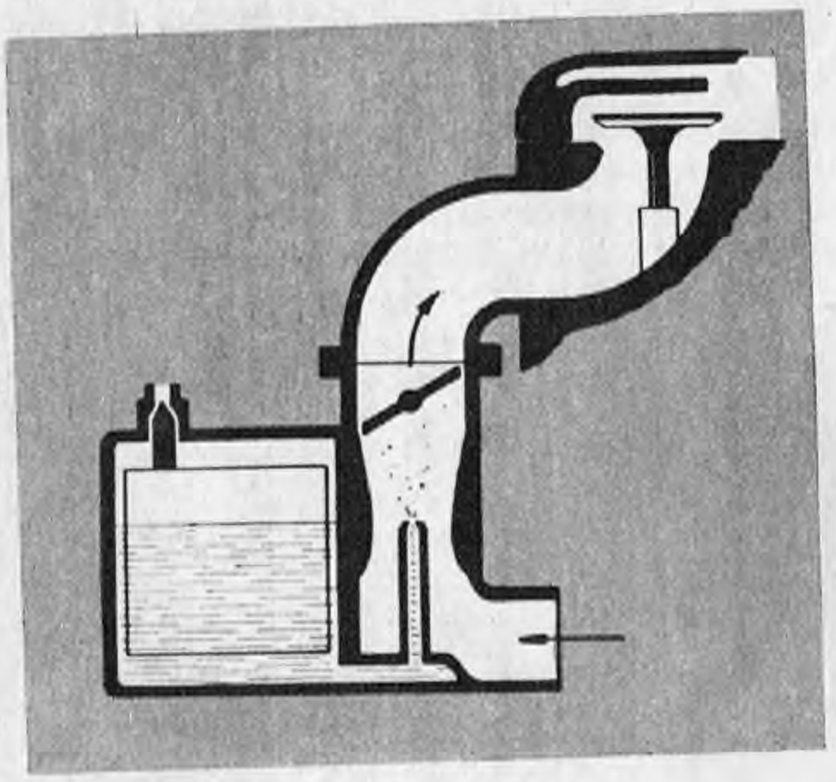
6 % de pérdidas en rozamientos internos del motor.

Estos valores son tomados en el banco de pruebas, midiendo las potencias disponibles en el cigüeñal, con el motor en óptimas condiciones: escape libre, admisión de aire fresco y sin accesorios (ventilador, dínamo, filtro de aire, etc.).

Esta es la potencia indicada por los fabricantes según las normas americanas SAE.

Del 24 %, según estas mediciones se consumen:

2 % en el ventilador.



Esquema de un carburador de tiro horizontal.

2 % en la dínamo.

3 % de pérdida por la resistencia del filtro de aire a la admisión.

7 % en el sistema de escape y silenciador.

5 % porque el aire de admisión bajo el capot está aproximadamente 20º más caliente que el exterior, y como ocupa más lugar que el frío, para el mismo volumen aspirado entra menos oxígeno a quemar el combustible.

11 % de pérdida entre calentamiento de neumáticos, rozamientos en la caja de velocidades y en el tren delantero.

La suma total es treinta.

Queda entonces sólo el 70 % de los HP indicados, que en el mejor de los supuestos no llega al 17 % de la energía química contenida en el combustible.

De hecho que el rendimiento del motor de un automóvil es muy reducido.

Estas cifras indican la importancia que tiene una carburación o, mejor dicho, alimentación de los cilindros adecuada a las características de los mismos.

El sistema de alimentación por carburador consiste esencialmente en un aparato, carburador, que hace la mezcla aire-nafta, y en un tubo de admisión, que es el encargado de llevar o guiar estos gases a los correspondientes cilindros.

En los motores de los automóviles de turismo, se usa en general un solo carburador, colocado arriba o al costado de la tapa de cilindros, según sea el motor en "V", de cilindros opuestos o en línea.

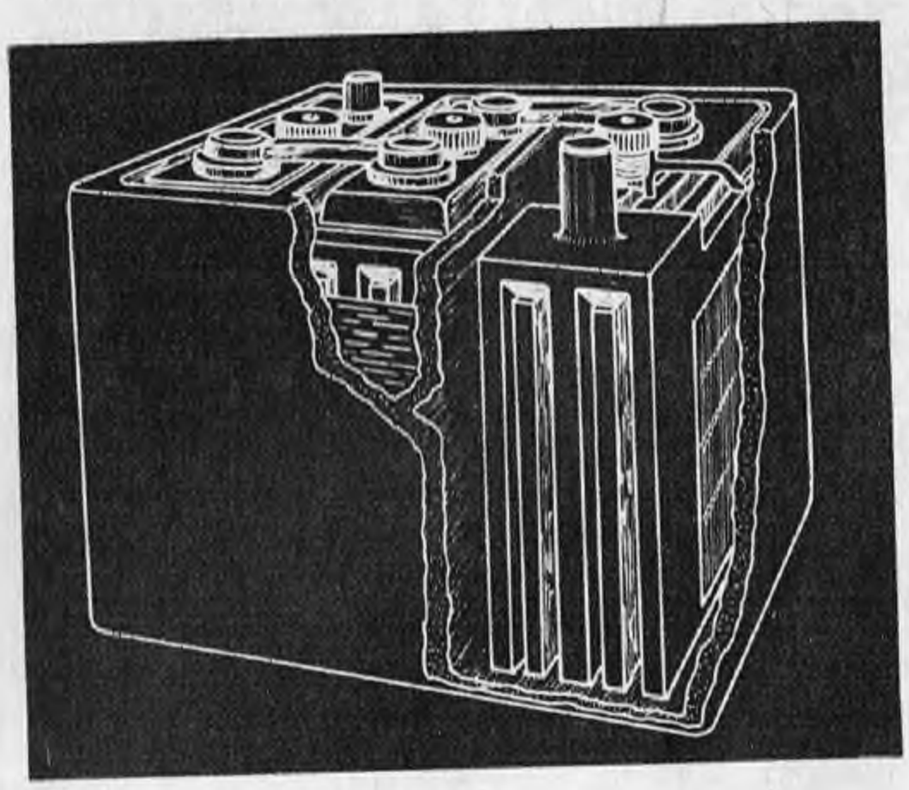
En estos casos, los más comunes, el tubo de admisión o múltiple, tiene una sola entrada, la del carburador, y tantas salidas como número de cilindros tenga que alimentar. El diseño de este múltiple de admisión es de fundamental importancia, dado que cuanto menos curvas, salientes u obstáculos encuentren los gases en su camino, tanto mayor, rápido y efectivo será el llenado de los cilindros.

El funcionamiento de un carburador, de cualquier tipo que fuere, responde a un mismo principio, una corriente de aire que pase rozando un orificio produciendo en él un vacío.

Si este orificio es el extremo de un tubo, dentro de él se hará el vacío, y si el tubo está comunicado con un líquido, en este caso nafta, el líquido subirá por el tubo debido a la absorción del vacío formado, y al ponerse en contacto con la corriente de aire, que en los carburadores es muy fuerte, se vaporiza, formando una serie diminuta de gotitas, tal como el vapor de agua.

Un ejemplo práctico de este trabajo puede darlo el vaporizador común de perfume. La única diferencia consiste en que en el caso del vaporizador, la corriente de aire es provocada por compresión, mientras que en el caso del carburador, la corriente es producida por la absorción del vacío que se produce en los cilindros durante la carrera de admisión.

Para acelerar esta corriente de aire entubada en la boca de entrada del carburador, tiene éste una estrangulación llamada "difusor" o "venturi". Al pasar el volumen de aire por este difusor, de menor diámetro que el tubo de entrada de aire, tiene que acelerar



Corte de una batería de tres elementos mostrando sus partes constitutivas.

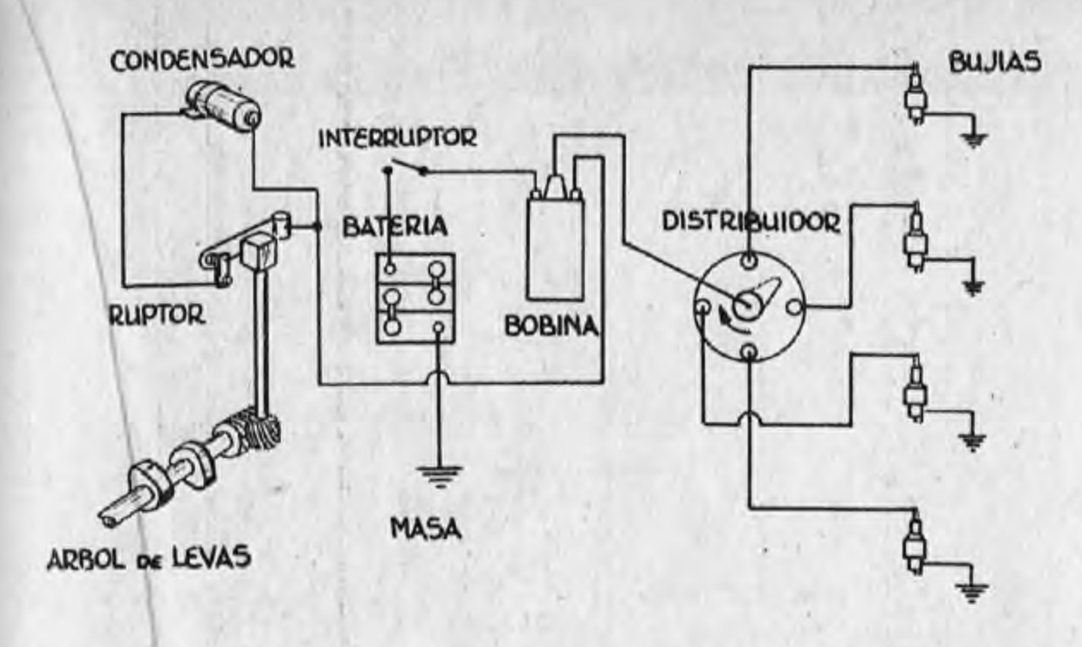
su marcha, dado que el volumen que entra es el mismo, y la sección del tubo, menor.

Es en esta zona de aceleración donde se halla ubicado el conducto en el que se produce el vacío anteriormente citado. Este conducto recibe el nombre de "surtidor".

Una vez sobrepasada la zona de aceleración del "venturi" y ya evaporizada la mezcla, el tubo del carburador o "cuerpo", vuelve a tomar el diámetro primitivo.

Aquí se encuentra colocada la "mariposa" o "pantalla" del acelerador, que no es más que una tapa giratoria (conectada con el pedal acelerador) y que tiene como misión dosificar a voluntad el flujo de aire producido por el vacío de los cilindros.

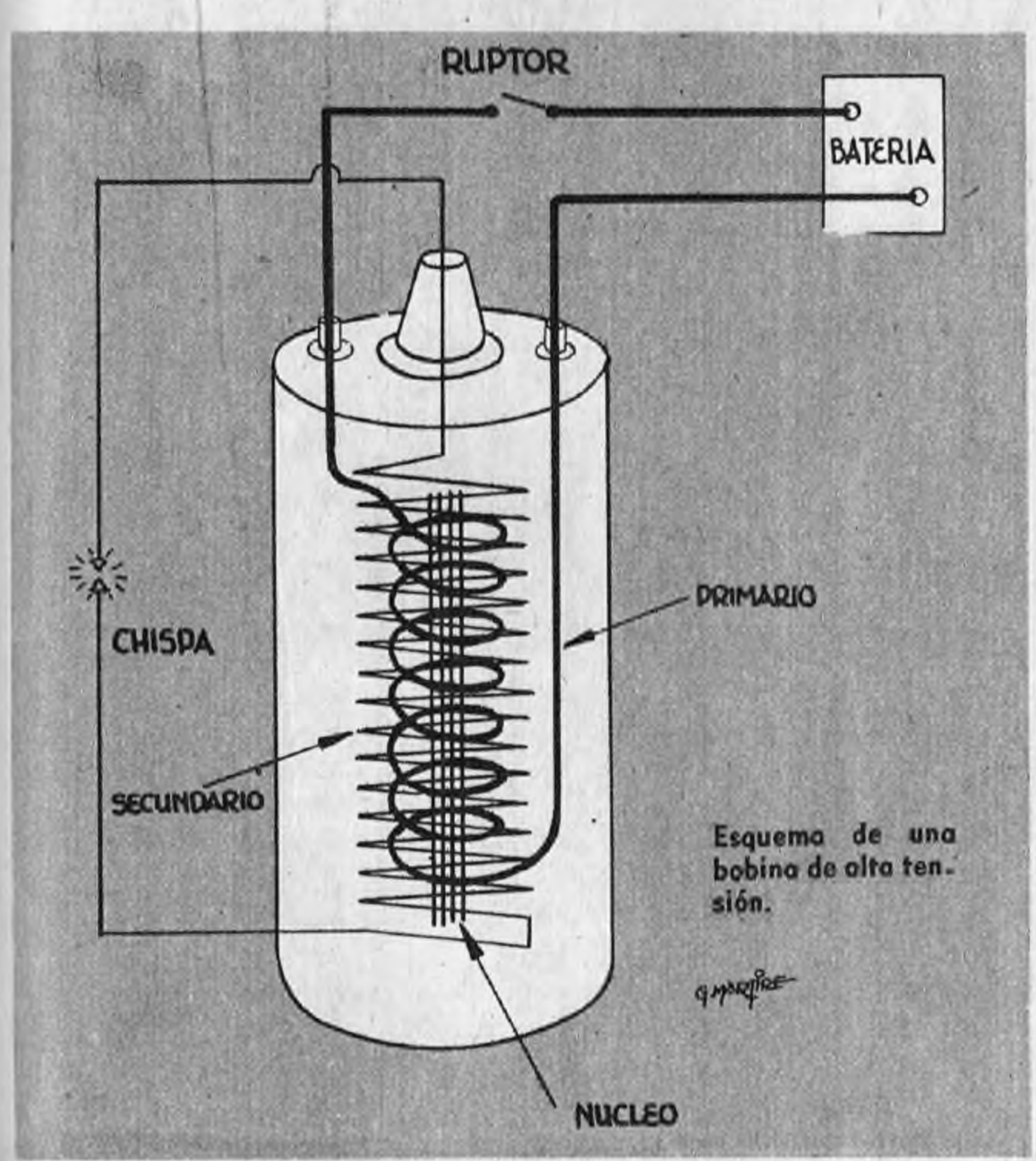
A más abertura de la "mariposa", mayor volumen de aire pe



Esquema de un sistema de encendido por batería.

netra en el carburador y mayor cantidad de mezcla es realizada en el mismo.

Los cilindros se llenan más y las explosiones de la mezcla son más poderosas. Esto hace que en el próximo tiempo de admisión, la succión sea más potente, y así siguiendo hasta llenar completamente los cilindros o llegar al máximo de capacidad gasificadora



Esquema de una bobina de alta tensión.

del carburador. En ambos casos, el motor ha alcanzado el límite de su régimen de rotación.

El combustible que llega al carburador, ya sea por gravedad (tanque sobre el nivel del mismo) o impulsado por una bomba (que puede ser eléctrica, mecánica o al vacío) se desbordaría por el surtidor si no existiera un tanque intermediario llamado "cuba" del carburador, cuya entrada de nafta está controlada por un "flotante" y cuya salida está en comunicación directa con el "surtidor".

A fin de facilitar el proceso de gasificación, el nivel de la "cuba" y el del "surtidor" están calculados con una mínima direfencia.

Esta diferencia coloca el nivel de la "cuba" un poco por debajo del orificio de salida del "surtidor" y su objeto es impedir el derramamiento de nafta en las paradas, dejando, no obstante, producirse el principio de vacío en el mismo.

SISTEMAS DE LUBRICACION

La eficacia de una buena lubricación es una de las principales garantías del correcto funcionamiento de los motores modernos, que trabajan a un número elevado de revoluciones y que tienen una cantidad apreciable de piezas que giran, se deslizan o se mueven alternativamente a gran velocidad.

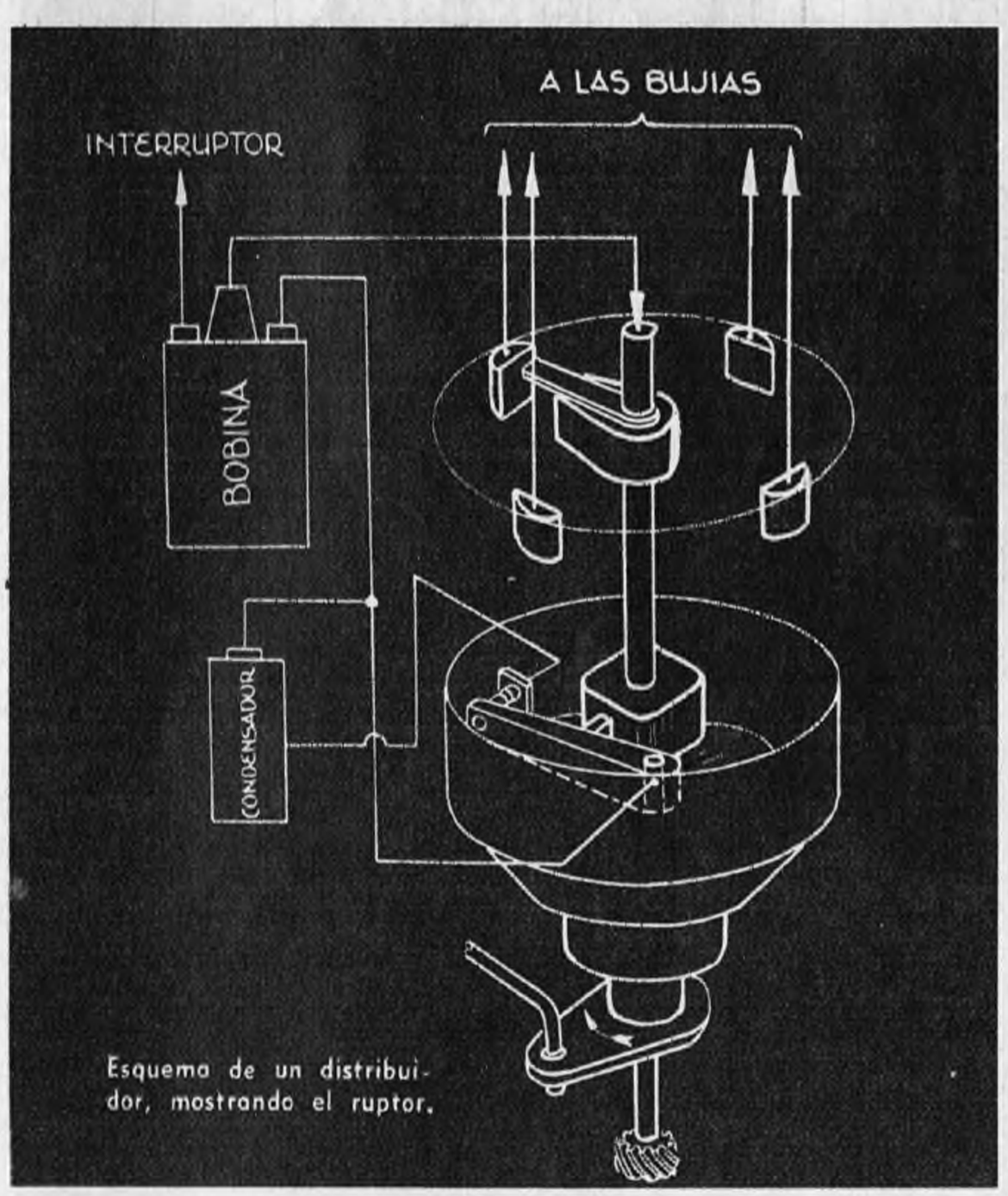
El funcionamiento y duración de estas piezas, en condiciones de competencia y economía, y por consiguiente, el funcionamiento del motor del cual forman parte, depende en mayor grado de la capacidad de lubricación disponible en cada conjunto motor.

La esencia de la lubricación consiste en colocar entre dos órganos que tiene movimiento selectivo, una película de aceite, diferente en su constitución y densidad según los casos, que impida en lo posible el contacto directo entre los mismos.

Este servicio se cumple utilizando una cantidad de aceite que por diversos sistemas se hace circular entre las superficies a lubricar, aceite que va perdiendo con el uso sus cualidades de cohesión y fluidez, creando la necesidad de renovarlo con cierta frecuencia.

La industria ha experimentado estos sistemas, perfeccionando o variándolos en la medida de sus exigencias, pero siguiendo en su aplicación práctica en motores de automóvil, cuatro procedimientos fundamentales que son:

a) lubricación de salpicado por volante.
b) lubricación de salpicado por bomba a nivel constante.



Esquema de un distribuidor, mostrando el ruptor.

c) lubricación por bomba de baja presión.
d) lubricación por bomba de alta presión.

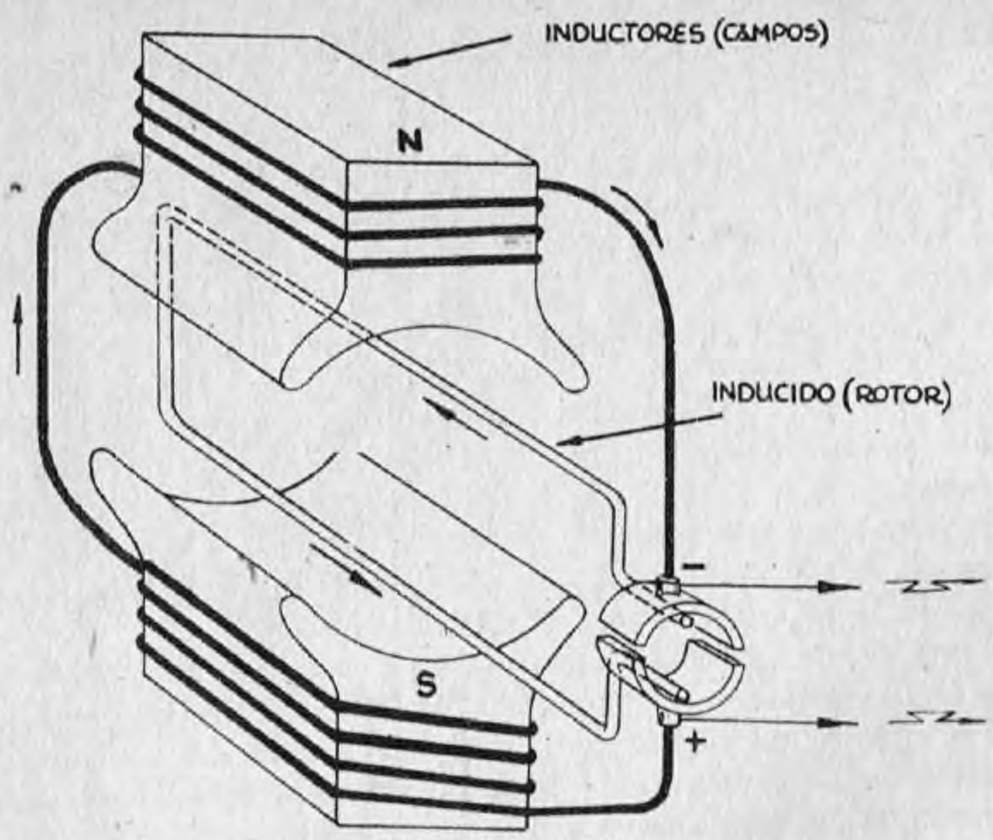
En el orden de importancia de los elementos del motor a lubricar, se puede nombrar:

1) paredes de cilindros y pistones.
2) cabeza y pie de biela.
3) bancadas de cigüeñal.
4) árbol de levas.
5) botadores y guías de válvulas.
6) sistema de transmisión de la distribución.

La lubricación de salpicado por volante

En este método, empleado en algunos motores antiguos, el vo-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

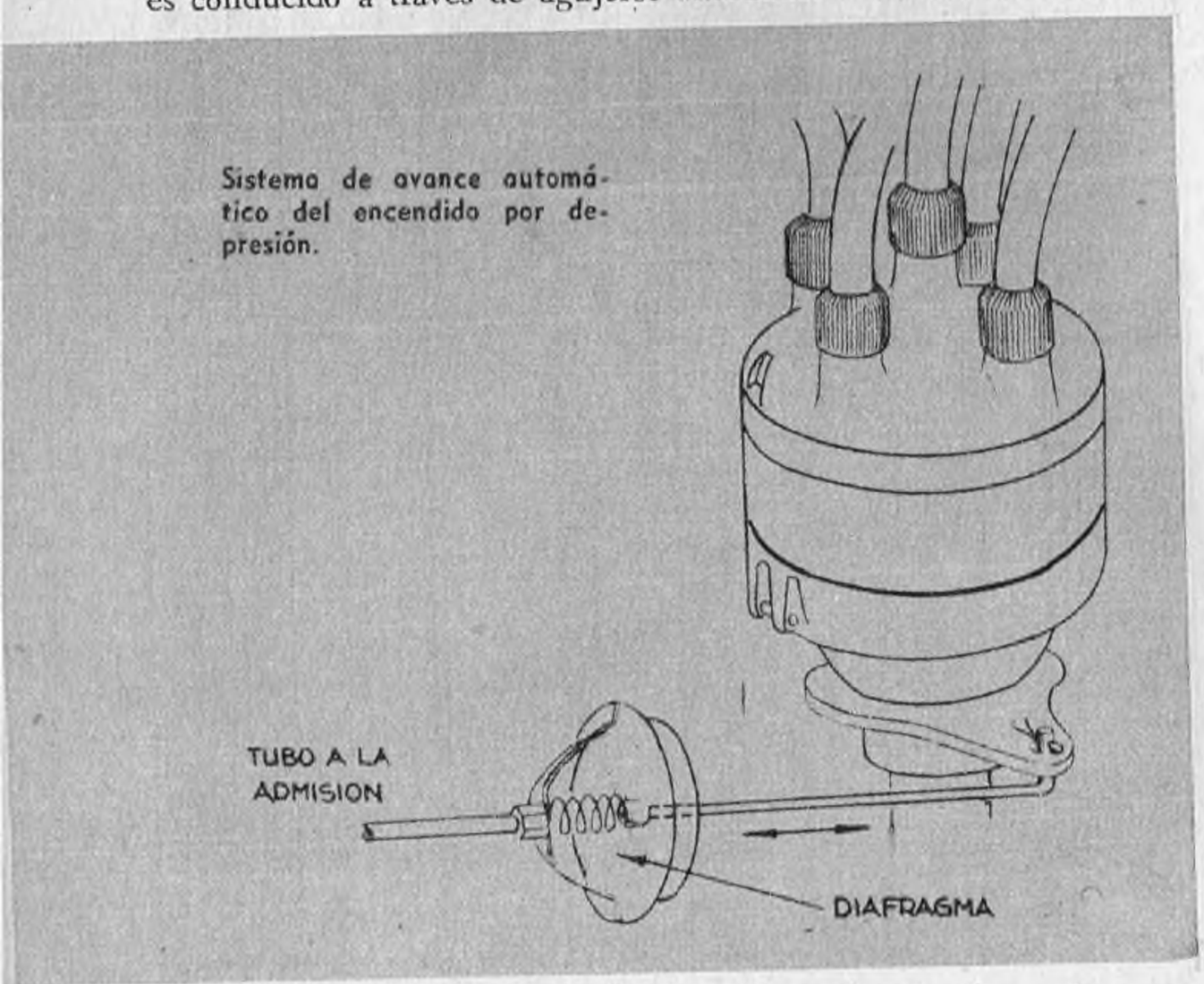


Esquema mostrando el principio de funcionamiento de una dínamo.

lante del motor tiene debajo un depósito colector de aceite, y que por ser la parte más baja del cárter, recibe el lubricante que se escurre.

El volante gira con su parte inferior sumergida en este aceite, que se separa tangencialmente de él por efecto de la fuerza centrífuga que le imprime la rotación y que va a parar a la parte superior del cárter desde donde desciende por gravedad, guiado por unas canaletas que lo recogen, a las bancadas del cigüeñal y diversos engranajes.

Debajo de cada biela, en su posición más baja, se dispone de una cubeta de aceite en la cual se sumerge una cuchara o prolongación de la parte más inferior de la biela; el aceite así recogido es conducido a través de agujeros adecuados a los cuellos de biela.



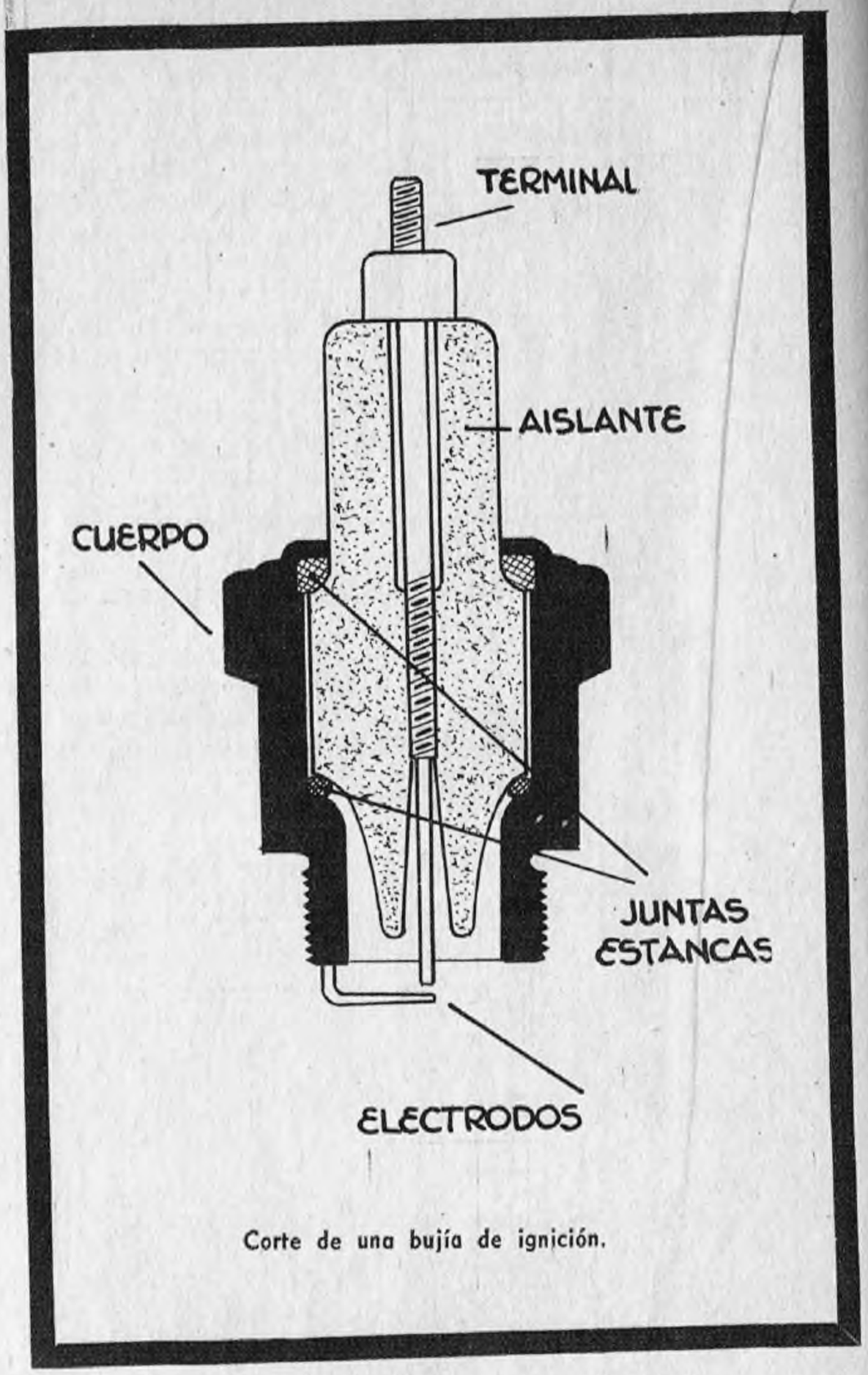
Sistema de avance automático del encendido por depresión.

Estas cubetas se llenan automáticamente por el sistema de canaletas ya descripto.

Este método no se usa actualmente en los motores de automóvil por su poca precisión en la lubricación de las partes superiores del pistón y cilindro, habiendo sido sustituido por otros sistemas de salpicado y por los de presión.

Sistema de lubricación de salpicado por bomba a nivel constante

En este caso, una bomba reemplaza al volante lanzador de aceite del método anterior. El aceite es extraído por la bomba de un



Corte de una bujía de ignición.

depósito o sumidero situado en la parte más baja del cárter y descargado en las cubetas de las bielas, desde donde no sólo engrasa los cuellos de las mismas, sino que salpica todas las otras piezas, incluso las paredes de los cilindros, llenando pequeños depósitos sobre las bancadas, engranajes de transmisión y elementos del árbol de levas, desde donde desciende por gravedad y lubricando estos órganos.

El sistema de salpicado por bomba a nivel constante, aunque actualmente ha sido sustituido por el método de alta presión, era muy eficaz y seguro; asimismo poseía los méritos de sencillez, duración y baratura.

La bomba requerida para este método era del tipo de pequeña altura de elevación y sin presión, ya que sólo tenía que elevar el aceite a las cubetas.

El aceite en exceso, que se escurría por las paredes del cárter, tenía que atravesar rejillas de tela metálica, colocadas generalmente al nivel de los fondos de las cubetas, desde donde caía al depósito del cárter, para volver a ser extraído por la bomba.

La materia sólida del aceite, limaduras y suciedades, era detenida por las rejillas metálicas.

Método de baja presión

Este método consiste en enviar mediante una bomba, el aceite a presión (de 0,35 a 0,70 kg. por centímetros cuadrado) a las bancadas del cigüeñal, de donde, a través de orificios taladrados en el mismo, pasa a las cabezas de biela, impulsado tanto por la presión de la bomba como por la fuerza centrífuga.

El aceite sale lanzado de las cabezas de biela y lubrica por sal-

UD Y EL MOTOR, ¿se conocen?

picado los cilindros, pernos y otras piezas.

En algunos casos, el aceite es llevado a presión solamente a las bancadas del cigüeñal, utilizándose canales para la lubricación de las cabezas de biela, con las conocidas cubetas.

Es imprescindible que los conductos por donde pasa el aceite se mantegan completamente limpios, ya que cualquier taponamiento haría fallar la lubricación. Del mismo modo, un juego apreciable de las bancadas del cigüeñal permitirá el escape de aceite, dejando, en el primer caso, las cabezas de biela en seco.

Método de alta presión

En los motores modernos de automóviles se ha generalizado este sistema, que consiste en hacer penetrar el aceite en las superficies de fricción a elevadas presiones (1,5 a 4,2 kg. por cntímetro cuadrado). Este método es también utilizado extensamente en los motores de aviación.

El aceite, por medio de una bomba es impulsado directamente a las bancadas del cigüeñal, desde donde circula por conductos taladrados en el mismo hasta las cabezas de biela. De allí pasa a los pernos, por tubos de cobre asegurados a los costados de las bielas o por conductos interiores de las mismas.

El aceite de los pernos se utiliza algunas veces para lubricar los pistones. Otras, conductos ex profeso llevan el aceite frío a las paredes de los cilindros.

Además del suministro de aceite a las bancadas del cigüeñal, ese método dispone de tubos para llevarlo a presión a los del árbol de levas y lubricar la caja de cambios con chorros de aceite.

En este sistema es indispensable colocar un filtro de gran superficie en el orificio de entrada a la bomba y en una posición que lo haga accesible a la limpieza.

En el sistema de alta presión, la mayor parte del aceite se encuentra en el depósito inferior del cárter.

Se emplea algunas veces otros métodos para motores más exigidos y para la mayor parte de los de aviación, en el cual no hay depósito en el cárter, y el aceite está contenido en un depósito independiente.

Este sistema se conoce como "cárter seco".

En este caso se emplean dos bombas, una, que impulsa el aceite a presión elevada, como en el caso anterior, hacia las superficies a lubricar, y otra, de mayor capacidad, extrae el aceite que se escurre al fondo del cárter y lo devuelve al depósito. La ventaja principal de este sistema de "cárter seco" es que el aceite se enfría en el trayecto y, por consiguiente, tiene mayor poder lubricante.

Estos son en líneas generales, los sistemas de lubricación más conocidos y empleados en la actualidad.

Tanto unos como otros han demostrado ser eficientes en los motores en que han sido empleados, pero la duración de un motor y su rendimiento, dependen tanto de la buena lubricación como del buen estado del lubricante que se usa. Un aceite viejo o demasiado utilizado anula la eficacia de cualquier sistema de lubricación y acelera el proceso de desgaste del motor. ✦

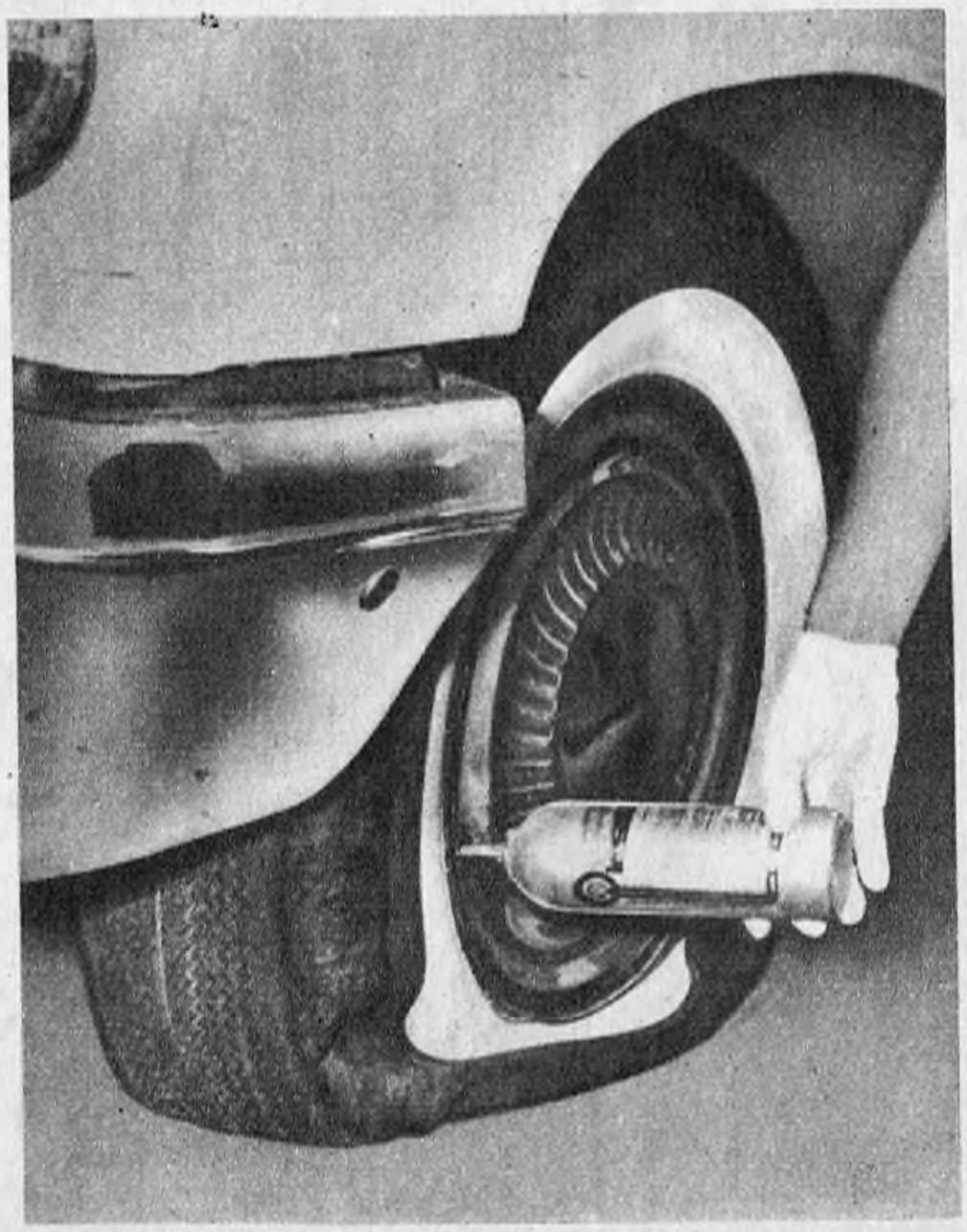
el ingenio en las rutas

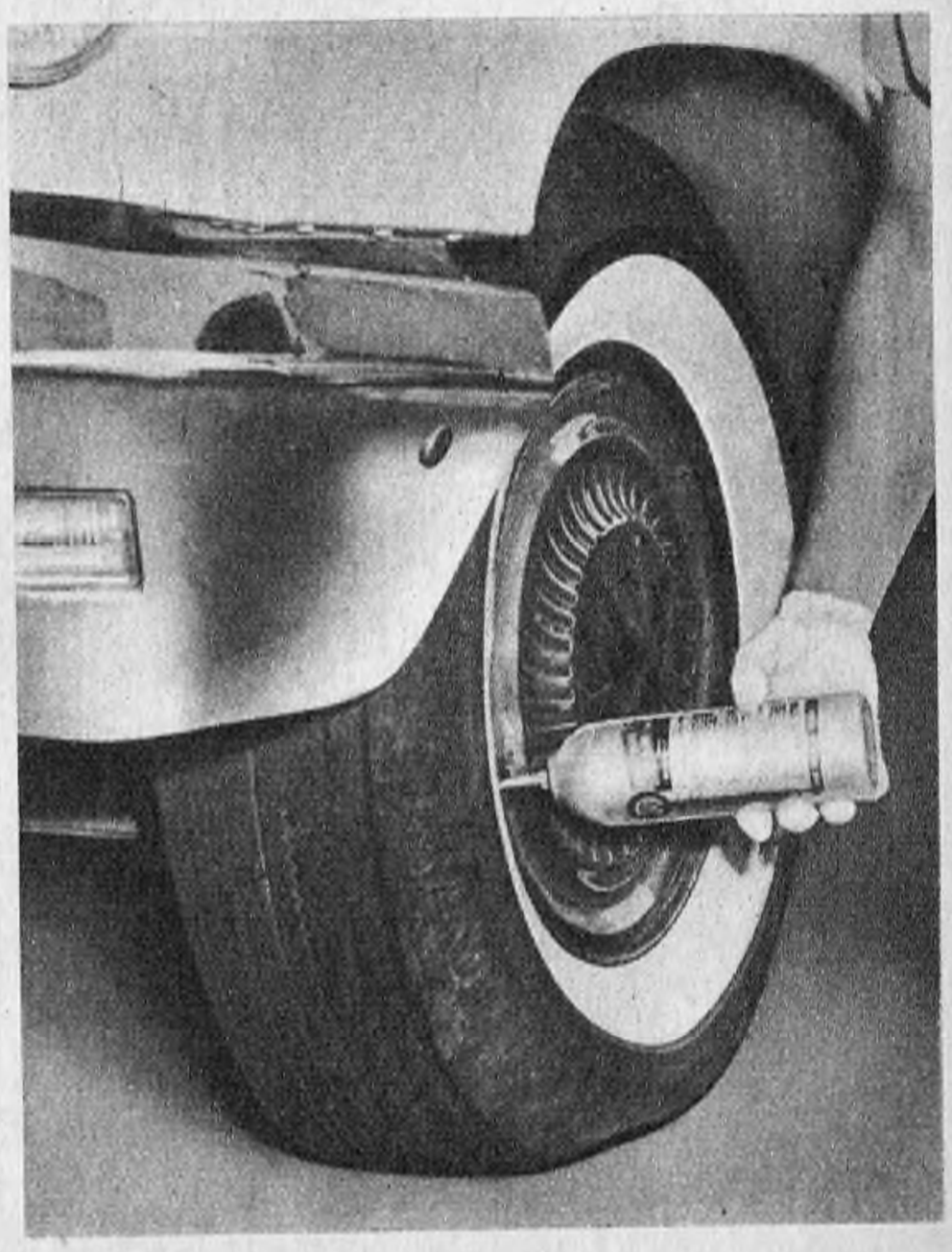
Los vemos todos los días por las rutas. Son camiones de todos los tipos, herramientas de trabajo. Llevan minuciosos adornos que prepararon las compañeras y que sobreviven a las penurias de las largas jornadas. Y muchas veces, frases que dicen de sentimientos de orgullo, que expresan anhelos en vías de materializarse. Aquí van unas muestras del ingenio sobre ruedas que va prendiendo sonrisas por calles y rutas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

noticiero MUNDIAL

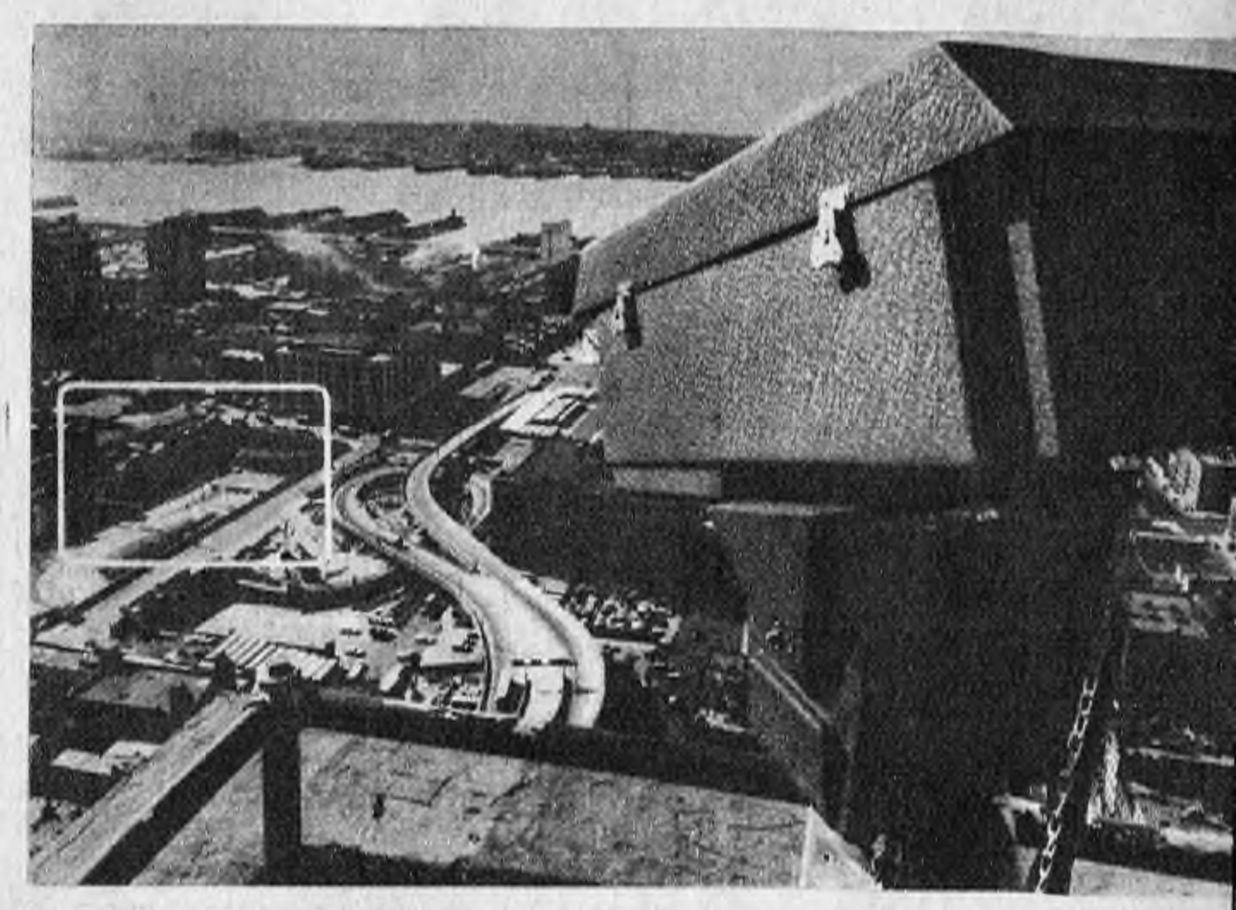
Dentro de los problemas menores que pueden presentársele al automovilista, uno de los más incómodos es el de cambiar un neumático pinchado. La técnica, sin embargo, ha dado una solución digna de bendiciones. Se ha creado un "parchador inflador" que actúa de acuerdo con el principio de las bombas de aerosol. Se conecta en la válvula de la rueda pinchada y manda una solución de caucho butílico que, al intentar salir por la pinchadura, se condensa allí y sella la pérdida. Posteriormente, el mismo tubo, que contienen aire a presión, infla la rueda, y se puede continuar en seguida la marcha. Cubiertas con cámara y sin ella, han sido probadas luego de una reparación de este tipo a lo largo de 150.000 millas de uso sin que hayan fallado en ningún momento. La operación completa puede realizarse en dos minutos, más o menos, y permite hacer la reparación de la rueda sin necesidad de gato, llaves ni parches. Es lo que realmente se puede llamar un trabajo comodísimo.





La pista de karting más grande del mundo acaba de inaugurarse en París, donde, a estar a las noticias que vienen llegando, el novísimo deporte adquiere más y más popularidad día a día. Un número de atracción en la fiesta inaugural de la pista la dio la presencia de gentiles bailarinas de Montmartre, que agregaron sus gracias al natural interés del karting.

PRESENTACION DE PARABRISAS. El Intendente Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, don Hernán M. Giralt, recibió la visita del director de PARABRISAS, señor César Civita, quien, al hacer entrega al jefe de la comuna de ejemplares de la publicación, mencionó los propósitos de la misma de contribuir a los esfuerzos por un mejoramiento en los problemas del tránsito, tarea que comenzaba con la distribución gratuita de un Manual Práctico del actual Código.



La TV dirige el tránsito. En las cercanías de Nueva York, una cámara de televisión vigila la circulación para informar a los automovilistas acerca del mejor rumbo a tomar. Esta cámara móvil, que funciona en circuito cerrado, permite observar las condiciones del tránsito, en ambas orillas del río Hudson simultáneamente. Esto permite al personal encargado de la dirección de la corriente de automóviles encauzar la misma por los rumbos más apropiados para las circunstancias. Desde su instalación, este servicio de televisión ha prestado extraordinarios servicios. Actualmente, el sistema de pilotaje del tránsito dirige por medio de TV el Lincoln Tunnel Expressway, West Side Highway, Major North-South Avenues, entre las 9ª y y 11ª Avenidas. Las cámaras afectadas a este servicio están dotadas de teleobjetivos.

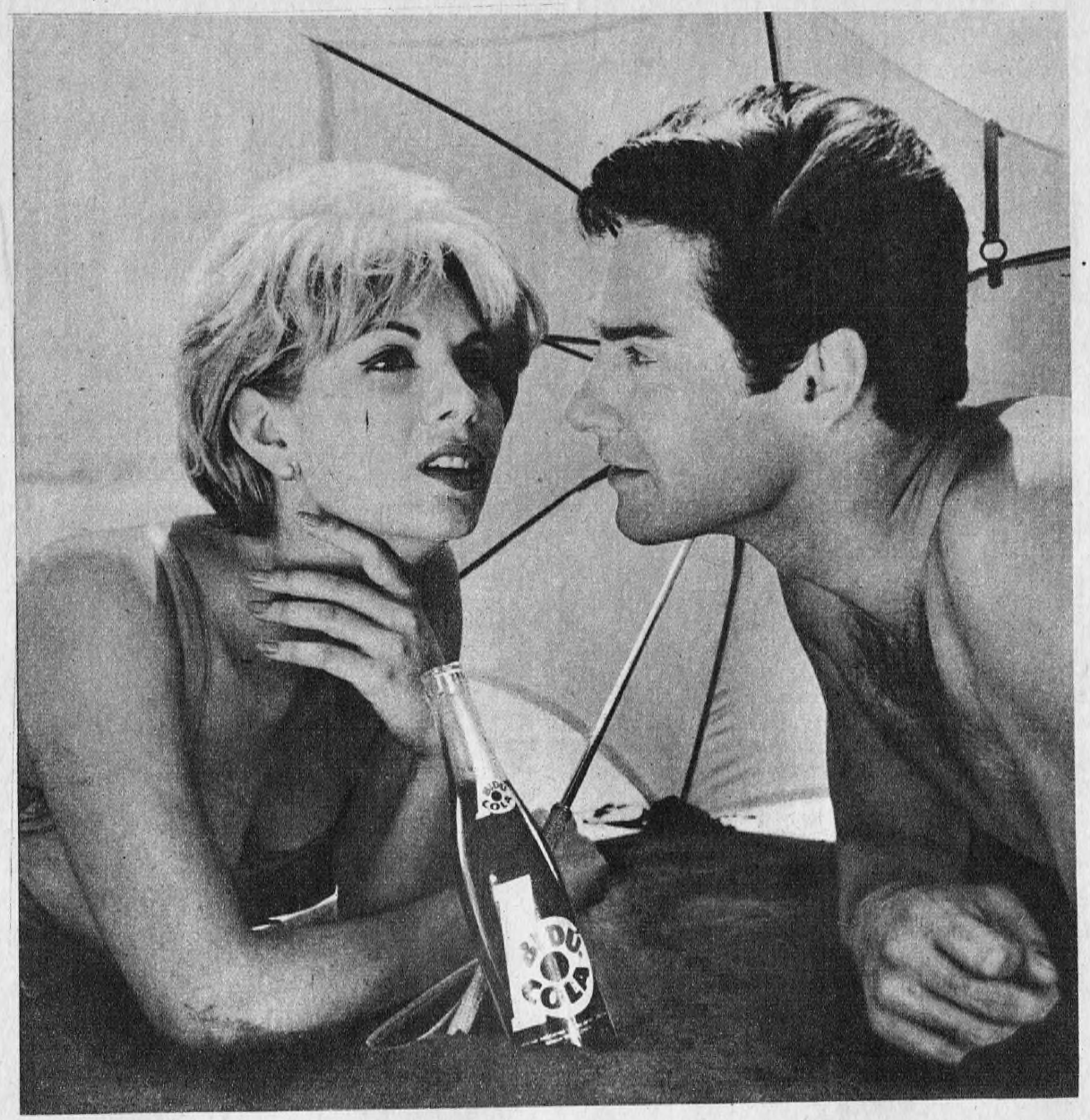
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

noticiero MUNDIAL

Los grises fantasmas que aguardan enfundados la hora de entrar en acción, son el preanuncio de nuevas normas y —tal vez— buenas soluciones para el eterno y mundial problema del estacionamiento. Se trata de los medidores que entran en función en Londres.

Una creación para 1961. Es el volante —opcional— presentado por el Thunderbird. Con el simple apoyo de un dedo, la columna de dirección se mueve a un lado, permitiendo al conductor el más cómodo acceso a su puesto. Al ponerse el coche en marcha el volante retorna automáticamente a su lugar. El auto no puede ponerse en movimiento hasta que el volante haya tomado la posición correcta.

¡Karting en la nieve! El deporte más nuevo, que ha provocado una verdadera explosión de entusiasmo en todo el mundo, adquiere en Francia una nueva modalidad. Nevadas pistas, que conocieron el raudo paso de los esquiadores, ven ahora los zumbadores karts en enconadas competencias.



YUSTE - 15

...burbujeante y rica como ella sola...

La bb todo el mundo...

bébala Ud. también!

ES UN PRODUCTO DE ORANGE CRUSH LTD. - EVANSTON, ILLINOIS - U. S. A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INFORMACION DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

REGISTRO DE CONDUCTOR DE AUTOMOTORES

Se estudian modificaciones para su otorgamiento

POR considerarlo de interés público transcribimos la resolución de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, relacionada con la obtención del registro de conductor de automotores.

ARTÍCULO 1º *El Departamento Ejecutivo realizará los estudios necesarios a fin de promover un ordenamiento integral relacionado con la obtención del Registro de Conductor de Automotores, que reemplace a las disposiciones vigentes sobre el particular. A esos efectos, reunirá los antecedentes que hubiere sobre la materia y confeccionará, para su posterior consideración por parte del Honorable Concejo Deliberante, el anteproyecto respectivo.*

ARTÍCULO 2º *Tendrá en cuenta, entre otros aspectos que considere de interés, los siguientes:*

a) Categoría única de licencia de conductor.

b) Eliminación de los exámenes teórico y práctico.

c) Otorgamiento de la licencia de conductor con la sola presentación de:

1. Cédula de Identidad expedida por la Policía Federal.

2. Declaración Jurada donde conste que el solicitante se halla capacitado física y técnicamente para conducir automotores y que posee conocimientos sobre las disposiciones que reglan el tránsito de vehículos.

3. Examen psicotécnico.

ARTÍCULO 3º *Los estudios encomendados, conclusiones, anteproyectos y antecedentes a que se alude, deberán ser elevados indefectiblemente en un plazo no mayor de 30 días, a contar de la fecha de promulgación de la presente.*✦

SEÑALAMIENTO

Convenio suscripto con la Dirección Provincial de Vialidad

El 1º de octubre próximo pasado entró en vigor un nuevo convenio para la ejecución de obras de señalamiento caminero, suscripto entre la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires y el Automóvil Club Argentino.

Mediante este acuerdo, el Automóvil Club Argentino colocará en las rutas de jurisdicción provincial —con el aporte financiero de la Dirección nombrada—, aproximadamente 4.000 nuevas señales, y procederá a reparar y repintar 2.500 instaladas.

Con estas obras quedarán prácticamente cubiertas las necesidades de estos elementos auxiliares de los caminos en las rutas que componen la red troncal y secundarias, estimándose que, al término del año fiscal que se inició el 1º de octubre, la cantidad de señales que se encontrarán ubicadas será de 20.000 aproximadamente.

Las obras programadas por este acuerdo ya han comenzado, encontrándose en ejecución los trabajos de reparación y pintura de los indicadores emplazados en la zona sudoeste de ese Estado, en las siguientes rutas:

1. Mar del Plata - Miramar	46	señales
2. Miramar - Mar del Sud - Emp. R. P. 88	44	,,
3. Defferrari - La Dulce - Lobería	76	,,
4. Lobería - Las Nutrias - Balcarce	60	,,
5. Balcarce - Emp. R. P. 88 - Yraizos - Miramar	103	,,
Total:	329	señales

INFORMACION DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

LABOR DE RELEVAMIENTO PARA PUBLICACIONES CARTOGRAFICAS

En cumplimiento de su finalidad de fomento de la vialidad y el turismo, el Automóvil Club Argentino edita anualmente distintas publicaciones cartográficas, planos, cartas de turismo, hojas de ruta, guías y folletos, algunos de los cuales se realizan en colaboración con reparticiones nacionales o provinciales.

Estas publicaciones informan en detalle sobre la calidad de las rutas, kilometrajes, comodidades, lugares de interés para visitar, y otras referencias complementarias que, en su conjunto, ofrecen al viajero cuanto pueda serle útil para mejor orientación en sus viajes.

Para llevar a cabo estas ediciones, el A.C.A. dispone de oficinas con personal técnico especializado. Un cuerpo de relevadores viaja permanentemente a través de los caminos del país, visitando pueblos y ciudades, y tomando sobre el terreno las informaciones. Dibujantes cartógrafos, redactores y expertos en turismo, confeccionan las distintas publicaciones, según esa información que, por lo completa y actualizada, ha sido, sin duda, factor del prestigio y popularidad que han alcanzado.

¿Cómo se hace?

Proyectada la ejecución de una carta de turismo, se procede, en primer lugar, a efectuar el relevamiento de la zona que comprenderá. El equipo relevador —generalmente dos personas por vehículo destinado a tal fin— observa el trazado de las rutas, toma los kilometrajes entre poblaciones, entradas y salidas de ciudades y pueblos, y hace también anotaciones sobre cuanto considere de interés en el camino, lugares históricos, turísticos, etc. Un río que cruza la ruta, un puente de determinado declive, un camino que se bifurca, son todos datos que no escapan al relevador y que, en su conjunto, permiten alcanzar un panorama vial y turístico completo.

Finalizada esta labor en campaña, se disponen ya los elementos base de la publicación, volcados al efecto en un croquizado, que luego se completa con la parte hidrográfica, orográfica, división política, límites interprovinciales y otras referencias geográficas, que se obtienen de obras responsables como son las del Instituto Geográfico Militar, Minas y Geología, Catastro, Municipalidad y otras.

Toca entonces la intervención de los dibujantes cartógrafos, quienes a base de ese croquizado dibujarán los originales en tinta, estableciendo la calidad de caminos, trazados, signos de interpretación, nombres de pueblos y lugares destacados. El paso siguiente consiste en preparar un diagrama de cómo será definitivamente la publicación. Se eligen los colores que llevará, formato y tipografía. Se redactan textos de promoción turística de la zona, con descripción de los principales lugares para visitar por sus bellezas naturales o interés cultural, con cuadros de comodidades y fotografías ilustrativas.

Como la impresión se efectúa por el sistema "offset", la oficina cartográfica procede a separar los colores en películas que remite a la imprenta para la posterior grabación de las planchas impresoras. Y un vez terminada la impresión, la publicación se distribuye en todo el país por medio de la vasta red de estaciones del A. C. A.

Objetivos

Los relevamientos para sus cartas de turismo sirven para otros trabajos en consonancia con su plan de publicaciones de planos generales, hojas de rutas, esquemas de ruta y guía. Se trata de mantener estos trabajos debidamente actualizados y al propio tiempo obtener las referencias que brindan las oficinas del Automóvil Club Argentino a sus asociados interesados en información vial y turística.

Dentro de ese plan trazado, el A. C. A. cumple también una función primordial en favor de la vialidad y el turismo: el señalamiento de los grandes centros poblados y rutas principales de todo el país. Esta labor generalmente se lleva a cabo con la colaboración de reparticiones nacionales y provinciales, como la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, la Dirección de Vialidad de la Provincia de Santa Fe, Yacimientos Petrolíferos Fiscales, etc.

Carta de Turismo de Tucumán

El Automóvil Club Argentino puso en circulación una nueva edición de la Carta de Turismo de Tucumán, realizada en colaboración con la Dirección Provincial de Turismo de dicha provincia norteña. Está impresa a cuatro tintas a ambos lados, y el formato abierto es de 0,46 x 0,40. Incluye un plano de la red principal del Estado, con kilometrajes, accidentes geográficos, ciudades, pueblos y puntos de interés turístico. Al dorso lleva un plano de la planta urbana y otro de los alrededores de la ciudad de San Miguel de Tucumán. Varios textos describen lugares históricos o de interés, y un sistema de cuadrícula permite ubicar rápidamente las localidades.

La publicación se vende a socios a $ 10.—, y al público en general, a $ 50.—

Carta de Turismo de Europa

El Automóvil Club Argentino ha puesto en circulación la "Carta de Turismo de Europa", primera edición, impresa a seis tintas al frente y cuatro al dorso, tamaño 0,74 x 0,66 cm.

Lleva el plano de Europa hasta Alemania Occidental inclusive, con la red caminera principal, kilometrajes de los caminos, división política y siete planos de las zonas urbanas de las ciudades más importantes, con indicación de los lugares de mayor interés. Contiene referencias complementarias de utilidad, entre ellas una planilla de distancias en kilómetros entre ciudades, y la descripción de la capital de cada país.

Esta obra de orientación turística para viajeros llenará un sensible claro sobre este tipo de cartas. La misma se vende a socios a $ 20.—, y a no socios a $ 60.— el ejemplar.

LOS SOCIOS DEBEN INFORMAR SUS CAMBIOS DE DOMICILIO

Hay muchos socios que cambian de domicilio y, luego de pasado cierto tiempo, se extrañan de encontrarse desprovistos de noticias del Club, y en tal sentido reclaman en forma verbal o escrita. La generalidad de los casos obedece a una razón muy lógica: omitieron dar cuenta de su nuevo domicilio, y la eventual noticia o correspondencia que se les pudo haber cursado fue devuelta por el correo.

El sistema adoptado por el Automóvil Club Argentino para sus comunicaciones con todos los socios es automático, y las direcciones impresas automáticamente anulan toda posibilidad de incurrir en errores de transcripción. No obstante, es admisible que al confeccionarse la chapa-dirección pueda omitirse algún detalle, como ser: piso, departamento, etc., o que también se deslice algún error.

El Automóvil Club Argentino recurre, entonces, a la colaboración y buena voluntad de todos sus socios, estimándoles quieran tener a bien no dejar de comunicar todo cambio de domicilio que realicen. Cuando ello suceda, pueden dirigirse a cualquier dependencia del Club y consignar la nueva dirección en los formularios existentes al efecto.

El natural cumplimiento de este simple trámite significará a los interesados una positiva ventaja en sus relaciones con la institución.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INFORMACION DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

SOBRE LOS PROBLEMAS QUE OCASIONA LA CIRCULACION DE MOTOS Y MOTONETAS

UNA NOTA AL INTENDENTE MUNICIPAL

El Automóvil Club Argentino se ha dirigido al intendente municipal con referencia a los graves problemas que origina la circulación de las motonetas y motocicletas por las avenidas y calles de nuestra ciudad, en abierta contravención a las reglamentaciones en vigor.

Expresa la entidad que "el abuso de las bocinas y los ruidos molestos provocados por el uso del escape libre, que había mermado considerablemente luego de las campañas realizadas, aumentó nuevamente en forma alarmante a raíz del incremento de las motos y motonetas, cuyos conductores, desde hace un tiempo, al toque insistente de la bocina han agregado los ruidos ocasionados por el escape de sus máquinas, muchas de las cuales van provistas de dos caños, lo que agrava más aún las transgresiones".

Señala seguidamente que "en cuanto a la circulación se refiere, es fácil comprobar que, por lo regular, marchan por el centro de la calzada en lugar de conservar su mano por la derecha, con el agravante de que transportan dos o tres personas como acompañantes, circulando en zigzag, con la inseguridad que ello representa".

Termina por destacar que "diariamente la crónica periodística da cuenta de los accidentes ocurridos por las imprudencias de esos conductores y, desgraciadamente, algunos fatales, motivados en su mayoría por su indisciplina de conducción".

Por todas estas razones solicita al intendente municipal disponga la aplicación, a los conductores de motocicletas y motonetas, de las disposiciones que rigen el tránsito en nuestra ciudad, a fin de asegurarla en forma fácil, cómoda y exenta de peligros.

BIBLIOTECA DEL A. C. A.

Ubicada en el 6º piso de la entidad, la Biblioteca pone a disposición de los asociados un selecto material de libros y revistas de diversa índole, nacionales y extranjeras, vinculadas especialmente con el turismo, tránsito, técnica automotriz, vialidad, viajes y descripciones de países y regiones de todo el mundo, geografía, historia, etc.

Para orientación y consulta de los lectores se ha confeccionado el Catálogo de libros discriminados por materias, y un Manual de Especificaciones Técnicas de Automóviles, de las más diversas marcas y modelos.

A los socios se les facilita en calidad de préstamo el ejemplar que solicite, previa presentación del carnet que como tal lo acredite, por un período de tiempo reglamentario, que puede ser prorrogado de acuerdo con las necesidades del interesado.

La Biblioteca dispone de un Fichero de Técnica Automotriz, integrado por aproximadamente 15.000 fichas con informaciones extractadas de las más variadas revistas nacionales y extranjeras especializadas en la materia.

La Biblioteca permanece abierta de 11.30 a 19 horas.

Habilitación de la Estación Dolores ("Duplicada")

El día 2 de diciembre se habilitó la estación Dolores ("Duplicada") sobre la ruta nacional Nº 2, a Mar del Plata, que funcionará durante toda la temporada veraniega.

Automotores patentados o a patentarse en la provincia de Buenos Aires

Entre tantos otros servicios y beneficios que el Automóvil Club Argentino brinda a sus socios, se destaca su intervención en las distintas gestiones para los patentamientos, transferecias, etc., ante las autoridades competentes, y su colaboración en abreviar, en todo lo posible, la respectiva tramitación.

Consecuente con este criterio, se solicitó y obtuvo del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires la autorización correspondiente para poner al servicio de los automovilistas la nueva organización dedicada a tramitar toda la documentación perteneciente a los automotores radicados o a radicar en la mencionada provincia, y que comprende los siguientes rubros:

Libre deuda, Libre gravamen, Declaración jurada, Transferencias (común), Radicación del vehículo, Rectificación del número del motor, Pagos renovaciones de patentes, Devoluciones de chapas, Cambio de motor, Patentamientos, Certificado de propiedad, Permisos de tránsito y Permiso de carga larga.

No es necesario destacar a la consideración del lector los motivos por los cuales el Automóvil Club Argentino gestionó del Gobierno Provincial la autorización a que se ha hecho referencia. Son de conocimiento general las múltiples tramitaciones que demanda la obtención de cualquiera de los documentos arriba señalados, y mediante la gestión del Automóvil Club Argentino se evitan los repetidos viajes a la ciudad de La Plata y Municipios de los aledaños de la Capital Federal por parte de los interesados.

Los asociados que deseen hacer uso de esta ventaja podrán solicitar información en cualquiera de las dependencias del país o apersonarse en la División Tránsito de la Institución, sita en la calle Belgrano 1048, de lunes a viernes, de 12 a 16 horas, debiendo presentar, en todos los casos, la declaración jurada y el recibo patente del vehículo en cuestión. Si el interesado no figura como titular del mismo en los dos documentos mencionados, deberá presentar también la factura de compra con la firma certificada por autoridad bancaria o escribano, a la vez que el documento de identidad del solicitante.

Sentido único de circulación

Por esta ordenanza, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires asignó sentido de circulación a las calles:

Patagones: de Colonia a Baigorria, de Oeste a Este.

Rondeau: de Presidente Luis Sáenz Peña a Combate de los Pozos, de Este a Oeste.

Juan Carlos Gómez: de Caseros a Los Patos, de Norte a Sur.

Expendio de nafta especial en la estación Belgrano del Automóvil Club Argentino

El día 24 de noviembre próximo pasado se dio comienzo al expendio de nafta especial en la estación de servicio Belgrano, sita en la esquina de la avenida Cabildo y la calle Arredondo de la Capital Federal.

Prohibición de circulación en un tramo de la calle Irigoyen

Esta ordenanza incluye en la número 13.367 la prohibición de la circulación de los vehículos de carga pesada en la calle Irigoyen, en el tramo comprendido entre Juan B. Justo y avenida General Paz, especificándose que la prohibición mencionada se hará efectiva a partir de la fecha en que la autoridad competente coloque las señales de prescripción necesarias para el cumplimiento de la presente ordenanza.

dulce confianza

La reunión es alegre! Con dulce confianza los niños se deleitan. Y es que allí están, como invitados de honor, los riquísimos productos **Bonafide**

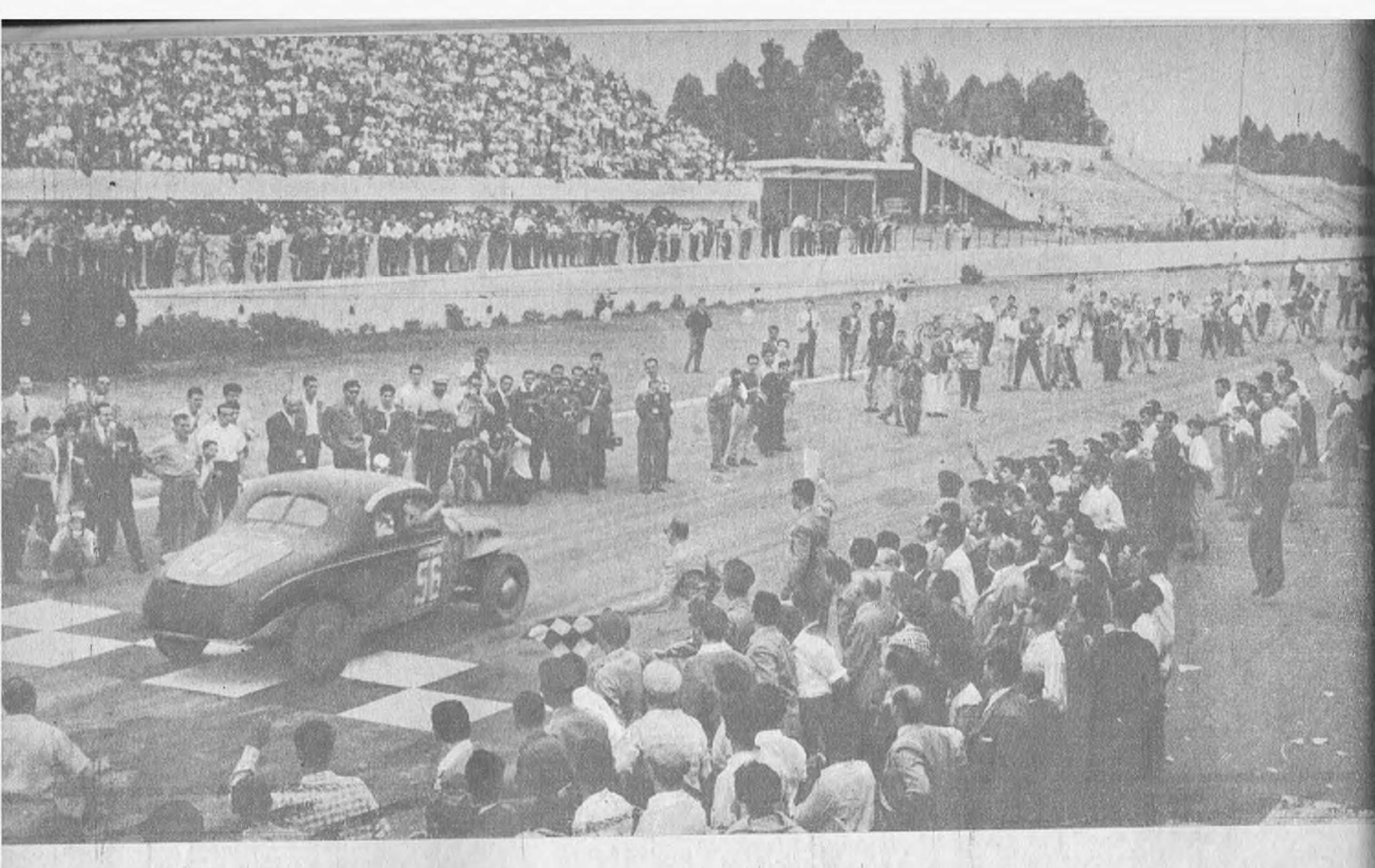
CHOCOLATES! CARAMELOS! BOMBONES! MERMELADAS!

ESAP

Bonafide

significa Buena Fe

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



PERFORMANCES
DE MAQUINAS
Y PILOTOS

GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERAS

EL 38º Gran Premio Argentino de Carreteras, denominado "General Mosconi", en homenaje a quien en vida fue fundador de YPF y un ferviente propulsor de la industria petrolífera nacional, ha cerrado una vez más —como es tradicional en nuestro medio— la temporada oficial 1960 del calendario automovilístico argentino.

Lamentablemente, la culminación de tan importante evento deportivo-motorístico no pudo haber sido más dolorosa y triste al inmolarse muchas vidas —víctimas de su propia imprudencia— cuando sólo faltaban escasos kilómetros para finalizar la gran prueba.

Resulta así injusto el epílogo de un año automovilístico, que, sin ser brillante, brindó al menos un nutridísimo calendario merced al empeño y entusiasmo de clubes del interior del país, que en impresionante sucesión ofrecieron pruebas de carretera domingo tras domingo con el más caluroso apoyo de volantes y público.

EL COMPORTAMIENTO DE LOS HOMBRES

Este Gran Premio ha significado la consagración para figuras nuevas como Saigos, Trota, Villanueva, La Riestra, Machado y Favutto; o el feliz retorno de Caparrós, Musso y Peduzzi, que cumplieron una excelente performance a lo largo de toda la prueba luego de un prolongado alejamiento.

Para Oscar Alfredo Gálvez —ganador absoluto de la competencia— ella le ha brindado la satisfacción de un feliz reencuentro con el triunfo en un Gran Premio, luego de varios años de no poder gustar ese halago.

Por cierto que este triunfo mostró en Oscar Gálvez una cualidad hasta entonces desconocida en él: la mesura, el cálculo preconcebido, sin dejarse arrastrar por su impetuoso temperamento de velocista, que por cierto le ha reportado buenos halagos.

Faltó sin embargo algo en esta importante prueba y ese algo es nada menos que la figura máxima de nuestro automovilismo en rutas —Juan Gálvez—, quien no pudo tener la satisfacción de finalizar la prueba, ni siquiera en su primera etapa.

Efectivamente, al quemarse la dínamo de su coche —cosa inaudita en Juan Gálvez, que es la previsión y minuciosidad personificadas—, y mientras marchaba a gran velocidad, sin luces, sufrió poco más allá de Pergamino un vuelco espectacular que pudo haber tenido serias consecuencias para los ocupantes de la máquina, especialmente para Juan Gálvez que resultó el más afectado aunque afortunadamente ya está restablecido.

Indudablemente, Juan Gálvez no necesitaba de esta prueba para

adjudicarse el campeonato argentino de la categoría correspondiente al año 1960, que consigue por novena vez en inigualable hazaña, pero consciente de su enorme responsabilidad de digno campeón se lanzó a la lucha como si esa prueba fuera la decisiva para la conquista de tan honroso título, que, sin lugar a dudas, está en buenas manos.

La actuación de Carlos Menditeguy no puede menos que considerarse estupenda; lástima grande su obligado abandono tras haber conquistado tres etapas consecutivas y a punto de obtener la 4ª en dura lucha con sus escoltas inmediatos Rolo Alzaga, Ciani, Caparrós y Oscar Gálvez.

Sabemos que Menditeguy es un extraordinario volante y no nos extrañaría un triunfo suyo en cualquier momento, pero no negamos que nos asombró con una magistral conducción tanto en el llano como en la montaña en una máquina magníficamente preparada.

Cabe destacar que desde la primera etapa se insinuó la marcha decidida y veloz de Menditeguy, ya que, sobre diez tramos parciales, ganó cuatro y uno de ellos —entre La Carlota y Río IV, sobre un trayecto de 104,300 kms.— lo recorrió al promedio récord de 189,254 km/h.

Rodolfo Alzaga no tuvo suerte en este Gran Premio, ya que si bien luchó palmo a palmo con Menditeguy en la 1ª y 2ª etapas, un inconveniente mecánico lo relegó a partir de la 3ª etapa haciendo estéril su esfuerzo para aproximarse a los punteros.

Cabe señalar que Alzaga, durante la 2ª etapa llegó a estar puntero en la general por tiempo y en el camino, posición que perdió en el control de Alto Pencoso, tras haber parado a reabastecer su máquina en la localidad de Concarán a 217,900 kms. de Carlos Paz.

Alzaga marchaba entonces a sólo 15 segundos de Menditeguy, diferencia que no solamente le sería imposible descontar, sino que se ampliaría al final de la etapa, en San Juan, a 2 minutos 56 segundos a favor de Menditeguy. Aquí prácticamente finalizó la carrera para Alzaga.

Ciani cumplió una actuación acorde con sus antecedentes de primerísima figura, integrando en todo momento el pelotón de vanguardia junto con Alzaga, Menditeguy, Oscar Gálvez, Caparrós, Scally y Emiliozzi; Ciani logró en definitiva un segundo puesto en la general, justo premio a su capacidad, aunque digno es de destacar que también él mostró una actitud cautelosa en las dos últimas etapas, cosa poco común en él.

Emiliozzi, por su parte, debido seguramente a inconvenientes que desde el comienzo sufrió su máquina, sólo pudo cumplir una discreta actuación; en tanto que Ernesto Scally, escudado con el seudónimo de Suky, tuvo una meritoria performance en lucha de igual a igual con los punteros.

Otra figura que llamó la atención por su marcha pareja y regular, fue Luján Saigós, hombre nuevo, en cuya corta trayectoria, iniciada en la vuelta de Arrecifes, tiene actuaciones muy buenas y que culmina ahora con el primer puesto en la categoría no ganadores en un Gran Premio. Saigós es una de las figuras que más prometen entre las surgidas últimamente.

El retorno de Navone a las carreteras, luego del grave accidente que sufrió en Hughes, no fue nada feliz por cierto, para el correctísimo piloto. Lamentablemente, una falla de encendido, primero, y la rotura de la caja de cambios, después, le hicieron perder mucho terreno en los tramos iniciales.

Su espíritu batallador estuvo a punto de llevarlo a conquistar la 5ª etapa, en la que punteó buena parte, cuando un neumático lo detuvo a 1.500 mts. de la llegada, mientras que en la última etapa fue protagonista de un doloroso accidente, en el que la responsabilidad corre por cuenta pura y exclusiva del público, que en su entusiasmo no mide el peligro a que se expone.

ESCENARIO DE LA CARRERA

El escenario elegido para la 38ª edición del Gran Premio Argentino de Carretera ha sido el mismo que poco antes fue recorrido por el IV Gran Premio Standard, detalle interesante que posibilita el análisis comparativo de la performance cumplida por ambos tipos de máquinas.

La carrera se desarrolló, pues, en seis etapas, en un variadísimo escenario en el que el trazado de la ruta y la topografía del terreno quedaron plenamente reflejados en los promedios, ya que frente al alto ritmo de marcha registrado en la 1ª y 6ª etapas, contrastan los bajos guarismos logrados en la 3ª y especialmente en la 4ª etapa.

En efecto, la 1ª y 6ª etapas fueron las que ofrecieron mayores posibilidades de andar fuerte, especialmente la 6ª, ya que la primera, poco antes del arribo a Carlos Paz en el final de la etapa, ofreció dificultades por el sinuoso camino serrano en Alta Gracia, y el ascenso y descenso del Pan de Azúcar, a 1.300 m. sobre el nivel del mar.

La segunda etapa entre Villa Carlos Paz y San Juan, sobre un recorrido de 789,600 kms., presentó las mayores dificultades en la parte inicial con el ascenso a la Pampa de Achala, a más de 2.000 metros sobre el nivel del mar.

El promedio más bajo de la etapa se registró en Mina Clavero con un guarismo de 65,603 km/h., en pleno descenso, desde la Pampa de Achala, lo que da una idea de lo difícil del camino. El último tramo de la etapa entre Mendoza y San Juan se verificó sobre pavimento, lo que posibilitó un alza del promedio merced a la marcha más veloz de las máquinas.

En la 3ª, entre San Juan y Catamarca, sobre un tramo de 733,500 kms., las dificultades son algo mayores, ya que hombres y máquinas comienzan a sentir los rigores de la altura y la elevada tempe-

Oscar Gálvez, magnífico ganador, sorprendido aquí en momentos en que regresa, rodeado de admiradores, de entregar su coche al parque cerrado antes de la carrera.

La llegada de Oscar Gálvez a Carlos Paz. Esta etapa la ganó Carlos Menditeguy en seis horas, siete minutos y diez segundos. Gálvez ocupó el tercer puesto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Rodolfo de Alzaga, segundo en la primera etapa, no tuvo fortuna en su esfuerzo. Con él, la carrera perdió uno de sus más prestigiosos animadores.

ratura reinante en los sinuosos y escarpados caminos catamarqueños, incluyendo el ascenso y descenso a la cuesta de Miranda, sobre suelo arenoso y enripiado, así como el vado del río Miranda.

La 4ª etapa entre Catamarca y Tucumán, si bien fue la más corta del recorrido total —518,400 kms.—, resultó también la más difícil con ascenso y descenso a Minas Capillitas y a la cuesta Abra del Infiernillo a 3.200 m. y 2.800 m. sobre el nivel del mar, respectivamente.

En estas alturas, en las que la presión atmosférica no pasa de 350 milímetros de mercurio aproximadamente, el agua del sistema de refrigeración de los motores entre en ebullición a 80°C, poco más o menos, produciéndose el recalentamiento de los motores e inconvenientes en la carburación, también provocados por la altura, con la consiguiente merma de potencia de los motores.

En estos tramos montañosos con pronunciadas trepadas y descensos, donde es preciso un trabajo continuo de la caja de cambios —muchas veces para desacelerar la máquina pues los frenos convencionales se agotan en esos lugares— es donde se produce con más frecuencia la rotura de este vital mecanismo.

Por este motivo se afirma, y con razón por cierto, que la 3ª y 4ª etapa son las decisivas, en las que puede ganarse o perderse un Gran Premio.

En esa zona perdió Juan Gálvez el Gran Premio y por ende el título de campeón del año 1959, y en ese mismo tramo que le significó a su vez a Alzaga el campeonato 1959, perdió éste el Gran Premio Standard y también resignó su chance en este Gran Premio al igual que Menditeguy.

La 5ª etapa, entre Tucumán y Córdoba, ofreció dos aspectos distintos: en la primera parte, el cruce por los arenosos páramos de Santiago del Estero, y la última parte, la difícil trepada a la cumbre de El Cuadrado a 1.500 m. sobre el nivel del mar.

Finalmente, la última etapa fue la más veloz, pero pudo haberlo sido más, a no ser por la última parte entre Luján y el Autódromo Municipal, que por la gran aglomeración de público obligó a un descenso del promedio.

MAQUINAS PARTICIPANTES

La mayor parte de las máquinas participantes son las marcas Ford y Chevrolet, con la ortodoxa preparación de nuestro clásico Turismo de Carretera según las prescripciones de la fórmula B.

El coche preferido es la cupé, a la que según la fórmula B en vigencia es posible modificar el frente, es decir, el capot, construyéndolo de aluminio y de perfilada línea para mejorar la penetración en el aire. También la cola puede ser modificada, agregándole las ya clásicas aletas direccionales y substituyendo la tapa del baúl standard por una más liviana de aluminio, de apertura rápida para eventuales reparaciones.

Una costumbre generalizada es la pronunciada disminución de la altura de los coches, mejora que sin duda ha hecho posible el logro de mayores velocidades.

Las suspensiones se refuerzan con dos amortiguadores por rueda. Los motores se comprimen y se le colocan dos o tres carburadores, árboles de levas de 50° de cruce con alzadas de 8 a 9 mm., se emplea nafta de 100 octanos con un agregado de hasta 1 % de benzol para mejorar aún más el poder antidetonante del combustible.

Se usan actualmente escapes muy cortos, con los que el motor tiene un mayor desahogo y un mayor rendimiento. También se emplean sistemas de lubricación forzada para posibilitar la marcha a alto régimen.

Un moderno coche de turismo de carretera pesa alrededor de 1.200 kgs. y su motor rinde algo así como 160 a 170 HP. a un régimen de 5.500 rpm., por lo que la velocidad máxima alcanzable con una relación piñón a corona de 3,54:1 y rodado 6.50 por 16 es del orden de los 200 km/h., según el coche.

Tanto el Ford como el Chevrolet son bastante parejos, pero el Ford es algo más veloz en el llano, mientras que el Chevrolet —por disponer de pistones más grandes— tira más en la montaña.

Como detalle interesante destacamos que en esta ocasión participaron un Fiat 1100 y un Volvo de 1580 cm³, cumpliendo ambos —especialmente el Fiat— una magnífica performance mientras estuvieron en carrera. ✦

ING. LUIS ADOLFO ROURA

J. Favuto, que ocupó el 11º puesto en la clasificación general, aparece en San Luis, refrescando el baqueteado Ford durante la neutralización de media hora.

Marcos Ciani, ya finalizada la carrera. Su rostro bañado en sangre muestra las señales de la herida que le causó la rotura del parabrisas por culpa de un imprudente espectador.

El control oficial certifica su

AUTENTICO AÑEJAMIENTO

coñac

OTARD-DUPUY

Desde el año 1933 el COÑAC OTARD-DUPUY se destila en la Argentina y su auténtico añejamiento es CONTROLADO OFICIALMENTE por la Dirección General Impositiva. OTARD-DUPUY posee en nuestro país el mayor stock de COÑAC en los sótanos de su establecimiento en San Juan.

AÑEJO

COÑAC OTARD DUPUY
Más de 3 años de añejamiento

EXTRAÑEJO

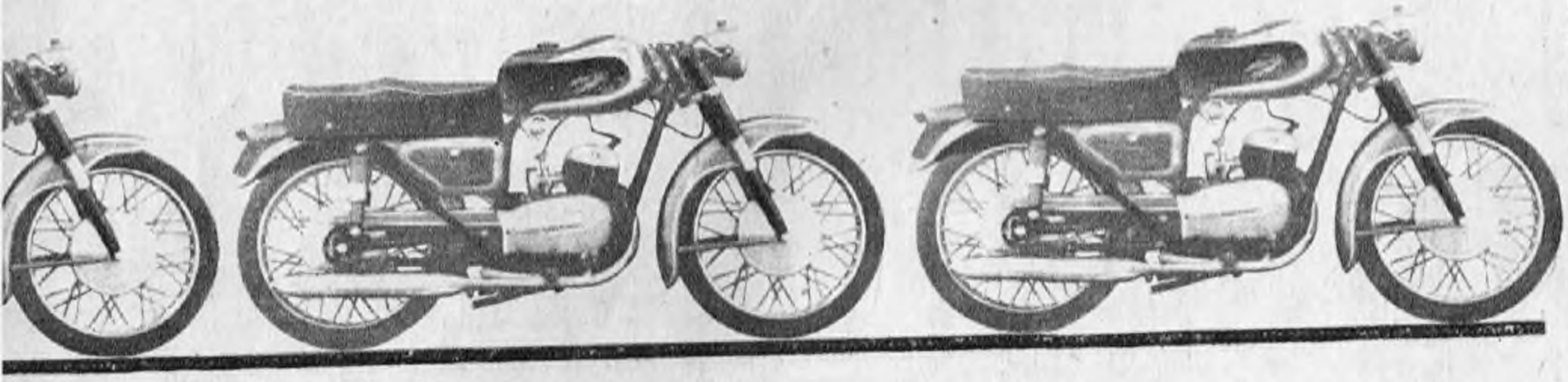
COÑAC OTARD DUPUY
"Reserva San Juan"
Más de 6 años de añejamiento

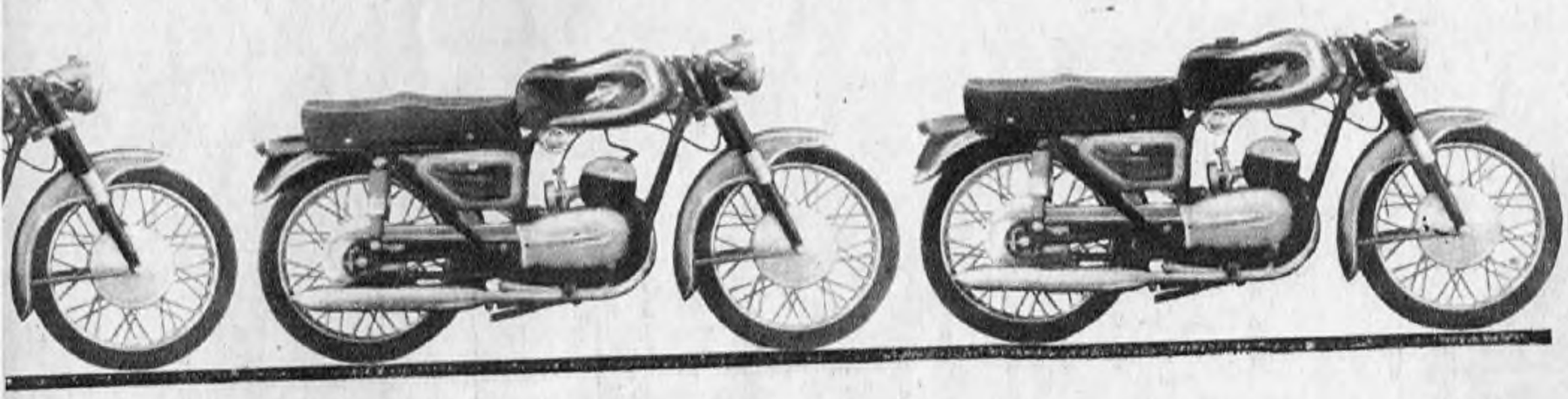
OTARD-DUPUY

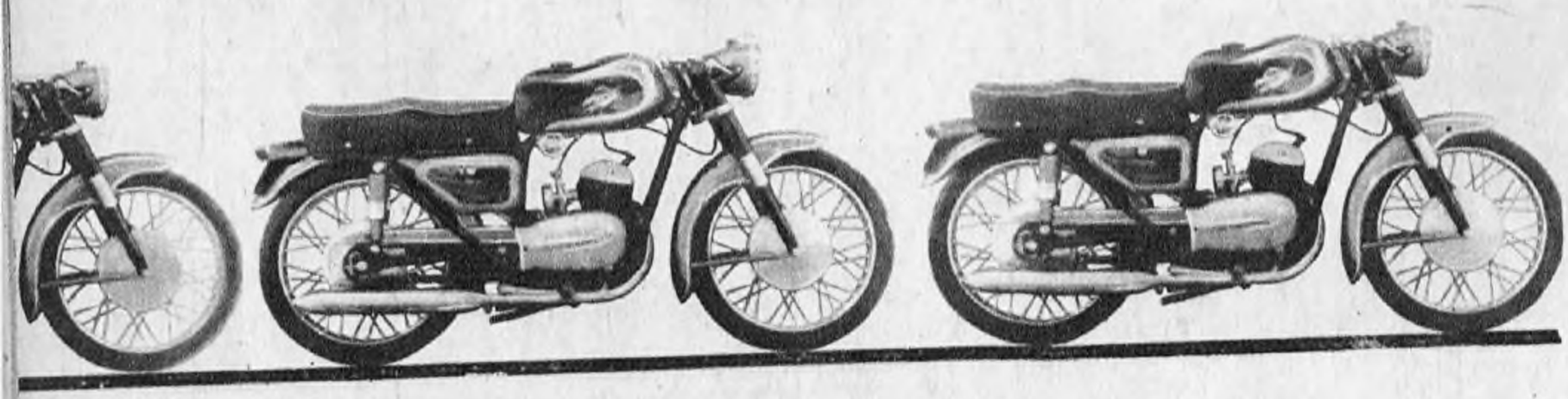
coñac inconfundible

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL GRAN DE LAS







nota de
ROBERTO HOSNE
y DANTE CRISORIO

El año que finalizó constituye un jalón importante en el proceso de la industria motociclística argentina, por cuanto ésta ya entra en una etapa de afianzamiento, estabilización y superación técnica decisiva. Por esa causa se prevé en Argentina una creciente calificación de marcas, lo cual es un índice de la madurez alcanzada en la producción. En su triple función: deportiva, turística y utilitaria, la motocicleta ha ganado en el país más de un centenar de miles de usuarios, quienes, en un ochenta por ciento, aproximadamente resuelven el problema de su transporte con máquinas de fabricación nacional. El centro más importante de la actividad motociclística es Córdoba (después de Roma, la segunda ciudad del mundo, proporcionalmente con más motocicletas en circulación), pero las otras ciudades del país, incluso Buenos Aires, aumentan notoriamente la cantidad de motocicletas.

Las perspectivas para esta industria son vastísimas; al entrar las fábricas en un proceso de producción moderno, eliminando cada vez más vestigios artesanales (comprensibles en una industria de reciente data y en un país que marcha a su industrialización total) obtendrán como fundamentales y decisivos resultados: a) mejoramiento técnico consecuente con las características de nuestras rutas; b) abaratamiento del costo de producción hasta adecuarlo a las posibilidades locales de adquisición; c) sana competencia vendedora condicionada a una mayor conciencia utilitaria del usuario argentino; d) consolidación de una mano de obra especializada; y e) síntesis lógica de las múltiples marcas en circulación, evidentemente excesivas, y afianzamiento de las que tengan las mayores preferencias del público, las que, naturalmente, responden a los establecimientos de explotación técnica moderna, y devienen como las expresiones más calificadas dentro de la industria de la motocicleta nacional.

Los resultados alcanzados por la producción nacional en este ramo son en genera satisfactorios, aunque haya habido que ex ceptuar cierto margen de improvisación d productores estimulados por un transito rio objetivo de especulación. Pero el proces de decantación sobrevino, y se puede dec sin vacilaciones que hoy contamos una i dustria estabilizada que marcha segura h cia el porvenir.

DESFILE MOTOS ARGENTINAS

Un comienzo artesanal convertido en próspera y eficiente actividad industrial. Limitaciones que deben superarse. El usuario debe gastar menos y obtener más rendimiento. Se avecina una lucha de marcas a la "europea".

La inventiva de la producción nacional —aunque haya defecciones de índole organizativa— merece altos halagos. Careciendo en sus comienzos de elementos imprescindibles, supo sortear escollos sin interrumpir su proceso ascendente. Así se llegó a obtener motores de fabricación nacional; diseños elegantes y de esmerada presentación; mejor rendimiento y mayor potencia; diversidad de estilos y cilindradas y perfeccionamiento en la elaboración parcial de las piezas más delicadas.

Desde luego, hay que admitir que las motocicletas nacionales no se han impuesto en neta confrontación con las importadas, ante el usuario argentino. Los mayores precios de las motocicletas extranjeras y el hecho de que éstas no tengan asegurados fácilmente sus repuestos induce al usuario argentino a comprar máquinas de procedencia local. Pero este motivo es el que ha servido a los productores nacionales para impulsar su fabricación, ganar el tiempo imprescindible para afianzar una industria e ir mereciendo gradualmente la confianza de los usuarios del país en razón de los adelantos logrados.

A su vez, los productores argentinos afrontan trabas que impiden una más enérgica y mayor difusión del motociclismo. Por ejemplo, la resolución del Banco Central que considera artículo suntuario a la motocicleta (desconociendo lo que se le debe en la solución del problema nacional del transporte y lo económico que resulta como medio de movilidad y esparcimiento al bolsillo popular) y que por eso no autoriza a los bancos a otorgar créditos para su adquisición. Con créditos bancarios las ventas aumentarían, seguramente, en un ciento por ciento. Además hay otras dificultades de menor importancia, pero que también aportan su granito de arena, como por ejemplo el hecho de que las máquinas de 100 cc. deban pagar un impuesto global de 800 pesos más 200 de patente (esto en la Capital, ya que en otras ciudades la patente es más cara). Estos recargos superfluos encarecen innecesariamente el costo de la máquina en más de mil pesos.

Es cierto que no todo ha logrado la debida perfección en este ramo. Lo substancial se ha conseguido en lo que hace a la fabricación; por otra parte, los planes de financiación para adquirir una moto son bastante accesibles, existiendo casos en que las condiciones son propuestas por el usuario y aceptadas de buena fe por la casa vendedora. Sin embargo, no todo está resuelto por el usuario; esta etapa asistencial para el motociclista recién parece abrirse paso. Salvo en Córdoba, donde por cinco pesos diarios hasta el problema del estacionamiento se ha resuelto, y donde el aficionado cuenta también con el abastecimiento de combustible en surtidores especiales que evitan hacer la mezcla al usuario.

Este criterio asistencial debe estar encaminado a solucionar diarios o frecuentes problemas del usuario sin necesidad de que éste dependa de la demora de los talleres; éstos están para las cosas de suma especialización, y es comprensible que el creciente número de máquinas en circulación cree demoras en la entrega de la máquina dada a arreglar. Por lo tanto, el motociclista debe estar preparado para resolver estas pequeñas cuestiones en el menor tiempo, con toda comodidad, sin caer en el "culto de la máquina", convirtiendo en placer o entretenimiento estas pequeñas tareas. Si es posible, como decía un tallerista, "condicionando la máquina a su humor, y no éste a aquella".

Otro problema que tendrá segura solución en el tiempo, es el problema del seguro. Hay un viejo prejuicio con respecto a los motociclistas que es preciso vencer. Hasta hace una década, los hombres de la moto concebían esta máquina como un motivo de excitación. Los seducía la velocidad, y estaban expuestos, naturalmente, a todos los riesgos de este aventurero placer. Pero, entonces, era un reducido número de motocicletas las que circulaban por nuestras rutas. Hoy todo ha cambiado. Ese número se ha centuplicado, y los otrora excitados pilotos se han transformado —en buena proporción —en prudentes conductores que emplean la máquina para soluciones prácticas. Por esta razón se ha creado otra mentalidad en el motociclista, que nada tiene que ver con ejemplos pasados. El porcentaje de accidentes lo dice claramente en relación con otros medios de transporte. Esto quizás induzca a las empresas de seguro a revisar su actitud.

En fin, todavía habrá que registrar muchos otros aspectos positivos en esta floreciente industria que cuenta con capitales que superan los mil quinientos millones de pesos y que ha otorgado al sacrificado viajero argentino máquinas de transporte cuya autonomía de marcha, que va de los 500 kilómetros en adelante, las convierte en populares y sumamente económicas.

PARABRISAS esboza una introducción en las diversas marcas que hoy signan la producción nacional de motocicletas, efectuando una presentación de las máquinas más solicitadas en todo el país. Posteriormente nos detendremos en el análisis individual de las más representativas, y exhibiremos las particularidades que la distinguen del conjunto.

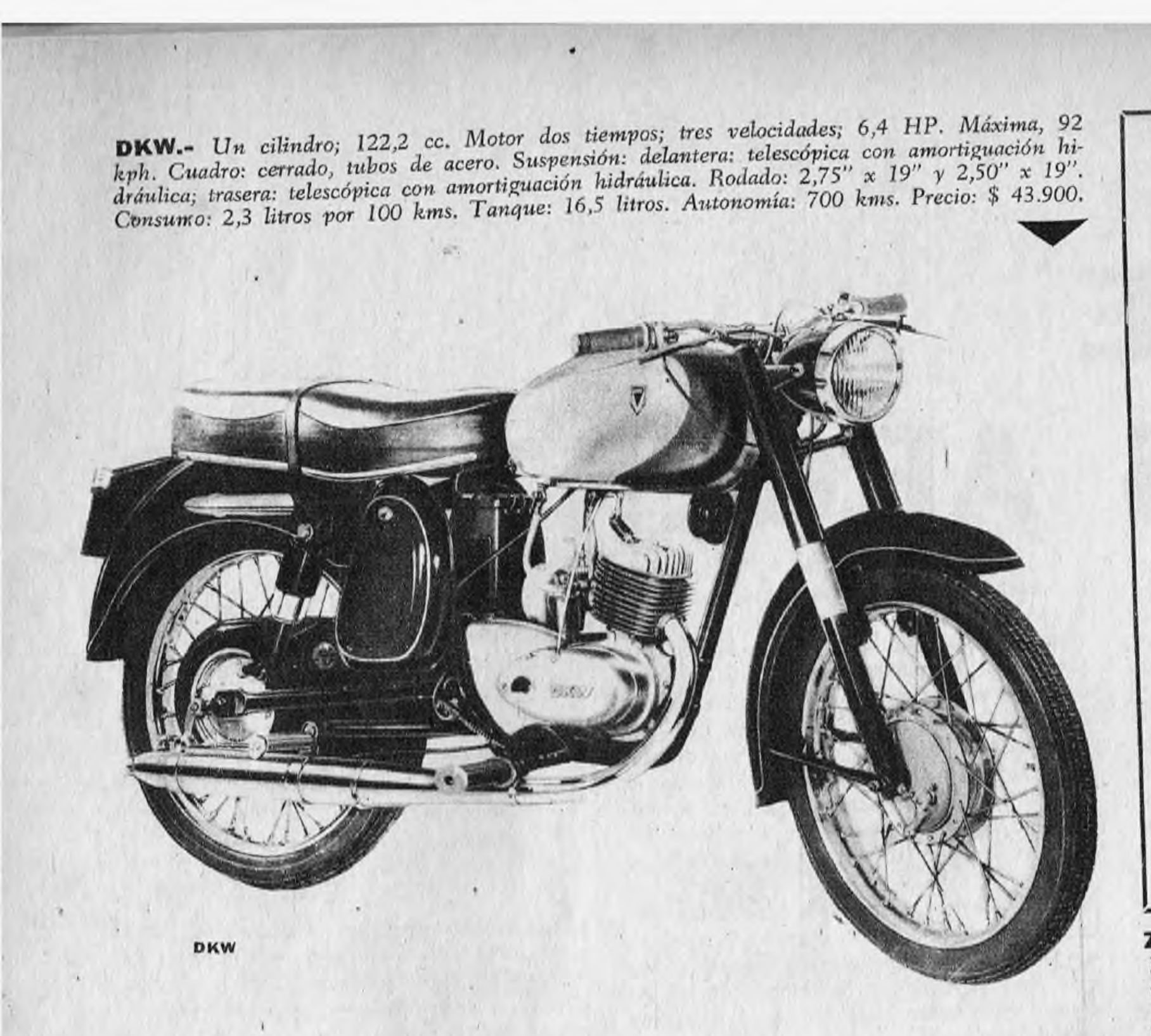
Nuestro propósito es acompañar al lector desde el momento en que decide procurarse su máquina, adentrarlo en los secretos de su mecanismo, para que pueda "bastarse a sí mismo", y resolver de la manera más sencilla y práctica los problemas que se le presenten. Nuestros expertos ya trabajan para eso, y el aficionado tendrá todo a su disposición para satisfacer su curiosidad, disponiendo de todas las respuestas a sus interrogantes.

NUMEROSAS MARCAS EN CIRCULACION

La popularísima Puma, con su masiva irrupción, abrió un mercado inagotable para la industria de la motocicleta. Desde entonces hasta hoy, miles y miles de motocicletas transitan todas las rutas del país, y la producción alcanzó tal desarrollo que proliferan las marcas que pugnan por ganar y afianzarse en el mercado. Es el típico nacimiento de una industria y el natural proceso para su estabilidad. Su beneficio más importante para el país lo prodigó en un momento donde el transporte alcanzaba dificultades alarmantes. Rodando actualmente por las calles de todas las ciudades del país, hay una diversidad de marcas. Conozcámoslas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DKW.- *Un cilindro; 122,2 cc. Motor dos tiempos; tres velocidades; 6,4 HP. Máxima, 92 kph. Cuadro: cerrado, tubos de acero. Suspensión: delantera: telescópica con amortiguación hidráulica; trasera: telescópica con amortiguación hidráulica. Rodado: 2,75" x 19" y 2,50" x 19". Consumo: 2,3 litros por 100 kms. Tanque: 16,5 litros. Autonomía: 700 kms. Precio: $ 43.900.*



DKW

EL SEGURO Y LAS MOTOCICLETAS

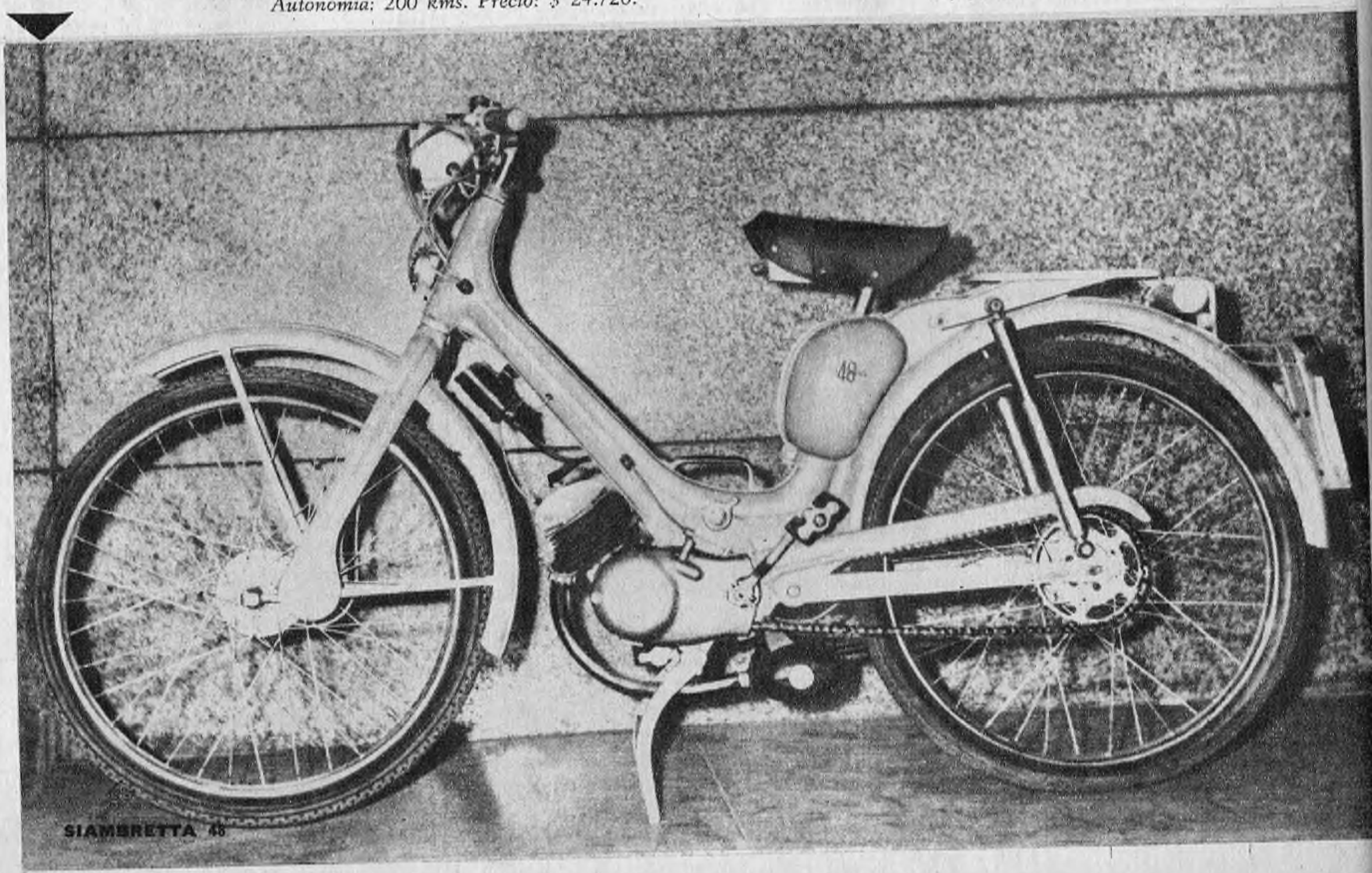
Los seguros, en general, no aceptan cubrir los riesgos de las motocicletas y sus conductores. Inclusive, en pólizas de accidentes individuales se excluye particularmente aquellos que se produzcan viajando o manejando motocicletas.

Hay compañías que acceden a otorgar el seguro, pero con tales recargos que lo hacen sumamente oneroso y, para el motociclista, generalmente persona de no muy amplios recursos, este tipo de aseguración prácticamente resulta prohibitivo.

El hecho — subrayado en esta nota — de que actualmente el típico y ya lejano prototipo de excitado piloto de motocicletas se haya convertido en prudente conductor, celoso custodio de su máquina y su propia integridad física, por lo menos en gran proporción, permite suponer que la presente política de los aseguradores tomará nuevos matices que permitan que el usuario corriente, el hombre de trabajo, pueda cubrirse tal como lo pueden hacer otros conductores.

ZANELLA TURISMO VELOZ.- *Un cilindro; 123 cc. Motor Zanella, dos tiempos, tres velocidades. 6,5 HP. Máxima: 92 kph. Cuadro: tubular. Suspensión delantera: telescópica hidráulica; trasera: amortiguadores hidráulicos. Rodado: 2 ½" x 19". Consumo: 2 litros por 100 kms. Tanque: 15 litros. Autonomía: 750 kms. Precio: 41.800. Zanella presenta dos modelos: Turismo y Super Sport, ambas de 100 cc. y características si-*

SIAMBRETTA 48.- *Un cilindro; 48 cc. Motor dos tiempos; dos velocidades; 1,7 HP. Máxima, 55 kph. Cuadro: estampado. Suspensión: delantera: balancines portarruedas oscilantes; trasera: oscilante. Rodado: 2" x 22". Consumo: 1 ¼ litros por 100 kms. Tanque: 2,700 litros. Autonomía: 200 kms. Precio: $ 24.720.*



SIAMBRETTA 48

milares, y con velocidad y autonomía menores; son los modelos que sirvieron de base a las 125 cc. Precio: $ 37.000.

ZANELLA SUPER SPORT.- *Un cilindro; 123 cc. Motor dos tiempos, tres velocidades, 7,5 HP. Máxima: 92 kph. Cuadro: tubos de acero. Suspensión delantera: telescópica hidráulica; trasera: amotriguadores hidráulicos. Rodado: 2 ½" x 19". Consumo: 2 litros por 100 kms. Tanque: 15 litros. Autonomía: 750 kms. Precio: $ 41.800 en fábrica.*

VICENTINA SPORT.- *Un cilindro; 75 cc. Motor dos tiempos, tres velocidades. 3,8 HP. Cuadro: a cuna, tubo de acero. Suspensión delantera: telescópica; trasera: oscilante y amortiguadores hidráulicos. Rodado: 2 ¼" x 19". Consumo: 2,6 litros por 100 kms. Tanque: 13 litros. Autonomía: 500 kms. Precio: $ 34.900.*

VICENTINA TURISMO.- *Un cilindro; 75 cc. Motor dos tiempos, tres velocidades, 3,5 HP. Máxima: 85 kph. Cuadro: a cuna, tubo de acero. Suspensión delantera: telescópica; trasera: oscilante y amortiguadores hidráulicos. Rodado: 2 ¼" x 19". Consumo: 2,5 litros por 100 kms. Tanque: 13 litros. Autonomía: 500 kms. Precio: $ 31.500.*

VICENTINA 125.- *Un cilindro; 125 cc. Motor dos tiempos, cuatro velocidades. 5,5 HP. Máxima: 110 kph. Cuadro: a cuna, tubos de acero. Suspensión delantera: telescópica hidráulica; trasera: oscilante y amortiguadores hidráulicos. Rodado: 2 ½" x 19". Consumo: 3 litros por 100 kms. Tanque: 15 litros. Autonomía: 500 kms. Precios $ 46.500.*

BURMOR 150.- *Un cilindro; 150 cc. Motor dos tiempos; tres velocidades; 7,5 HP. Máxima: 100 kph. Cuadro: tubos de acero. Suspensión: delantera: telescópica hidráulica; trasera: oscilante con amortiguadores hidráulicos. Rodado: 2 ½" x 19". Consumo: 2 litros por 100 kms. Tanque: 15 litros. Autonomía: 750 kms. Precio: $ 46.520.*

FRANKE RISSO

FLAMINIA 100.- *Modelo: Flaminia 100. Motor: Televel. Un cilindro 98 cc. 2 tiempos, 2 velocidades, máxima: 65/70 kms. por hora. 3 HP. Cuadro: Tubos de acero. Suspensión: delantera: Telescópica. Trasera: Horquilla oscilante y amortiguadores hidráulicos. Rodado: 2 ¼" x 19". Consumo: 1 ½ litros por 100 kms. Tanque: 15 litros. Autonomía: 1.000 kms. Precio: $ 33.900.*

FLAMINIA 100

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MANTENIMIENTO ECONOMICO

El mantenimiento de la moto no puede ser más económico; nafta, $ 6 el litro, y 80 centavos de aceite (para las máquinas de 2 tiempos) dan un gasto de $ 10.20 y 13.60 los 100 kilómetros (1 ½ y 2 litros). Huelga hacer otras cifras, pues cuatro viajes en subte cuestan $ 8, mientras en colectivos privados pueden sumar $ 20 y más. Una cubierta 2 ½" × 19" cuesta $ 1.558 (Pirelli), y da un costo de 3,89 los 100 kilómetros. La cubierta 2 ¾"×16" cuesta $ 726, mientras que la medida 2,25" × 26" (para cilindradas de 48 cc.), $ 575.

La patente oscila entre 200 y más pesos, según sea la provincia donde se la imponga.

PLANES DE VENTA

Un vehículo de características populares como es la motocicleta, necesariamente debe ser ofrecido con planes accesibles a todos los bolsillos. Por otra parte, la general retracción producida en las ventas llegó también a este sector de la actividad comercial. Por ello, ahora se puede comprar cualquier máquina con mayores o menores facilidades. Una Gilera Super Sport — contado $ 53.900 — puede ser adquirida con un anticipo de $ 21.560 y 12 cuotas de $ 3.180, total $ 59.721 o si no 15 cuotas de $ 2.641, total $ 61.176. La Gilera Sport — contado $ 48.900 — con $ 19.560 y 15 cuotas de $ 2.396, total $ 55.501. Una Puma, segunda serie, con pesos 7.800, 12 cuotas de $ 1.790, total $ 29.280; la Puma cuarta serie, $ 11.100, 12 cuotas de $ 2.650, total $ 42.900. Hay planes para 24 meses.

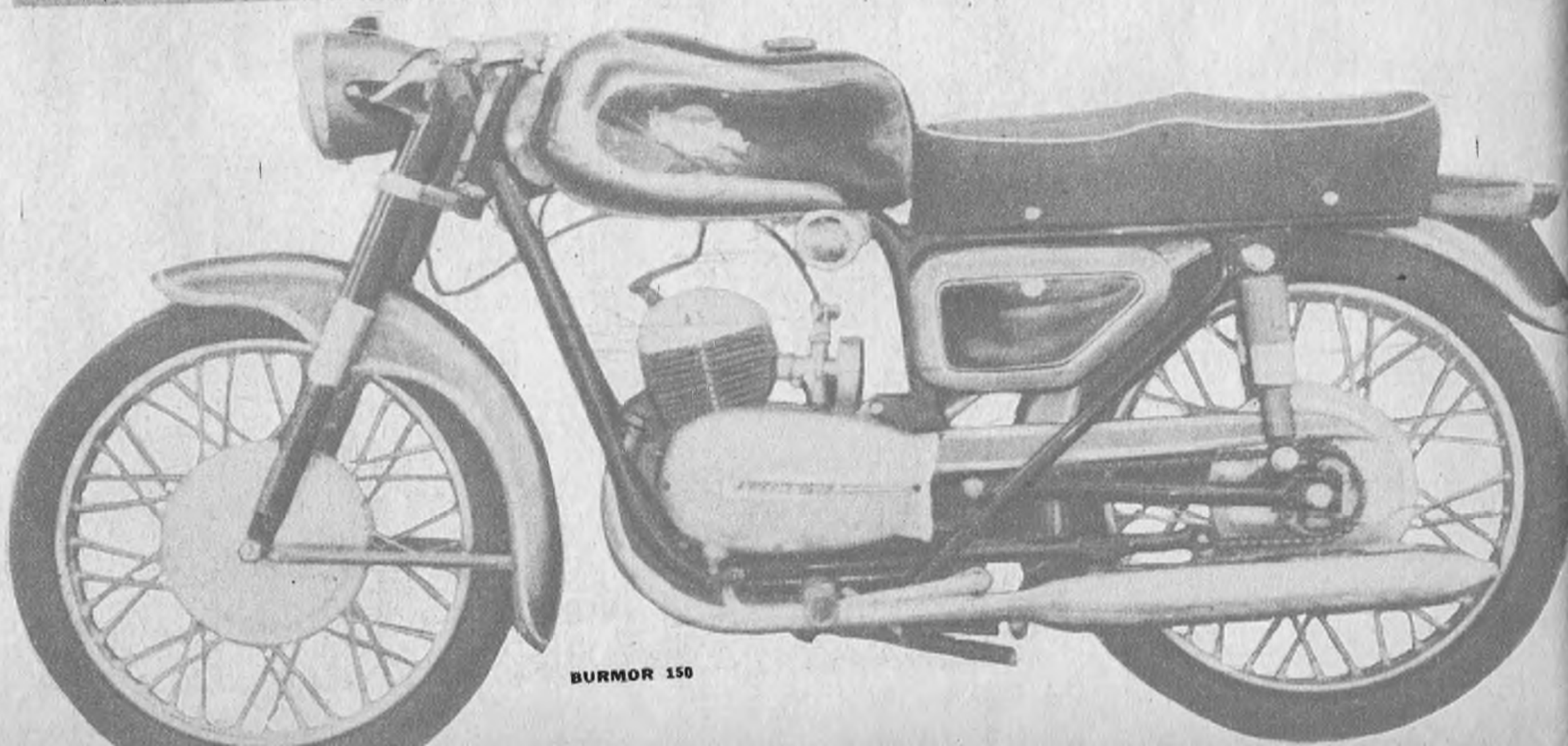
Hay casas que ofrecen Tehuelche con $ 5.000 y Gilera con $ 15.000 contado y hasta 36 meses, con interés promedio del 2 al 2 ½ mensual.

EL MOTOR TELEVEL

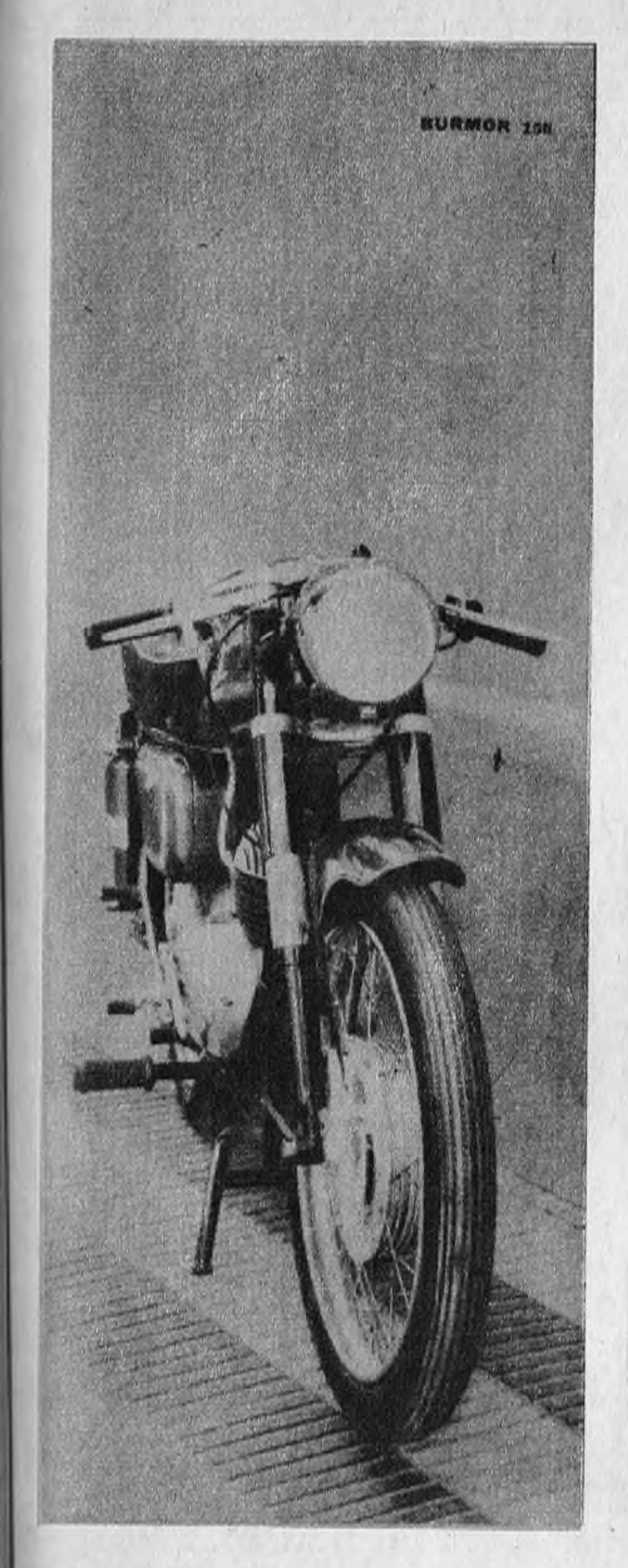
Construido con licencia de SACHS por TELEVEL S. A., se ha convertido en el impulsor de una numerosa familia de motos, cuyos nombres recorren todo el abecedario, desde la Amoretto hasta la Zeus. El 100/3 tiene varias ventajas sobre su inmediato antecesor, el 100/2, que se sigue fabricando para cumplimentar pedidos. No sólo tiene una velocidad más de marcha (3), que le da mayor suavidad disminuyendo las trepidaciones, sino que ofrece mayor potencia: 5,2 a 5,250 r.p.m. Equipo volante magnético de 25 W., 6 V.; cilindro con alesaje 48 mm., carrera 54 mm.; compresión 1 : 6.

FRANKE BISSO, de Córdoba, lo aplica en 7 modelos distintos, y en dos de ellos ha modificado cilindro y pistón llevándolo a 125 cc., con satisfacción de los usuarios. También se lo usa en motonetas y motocargas o motofurgones, de cada vez mayor difusión. Pero estas dos aplicaciones serán tema de próximas entregas de PARABRISAS. Las motos que lo usan son: J. M. D., L. H., MOVECO, M. G. N., M. L., TT., TASSI.

GILERA SPORT 150.- *Un cilindro; 152 cc. Motor cuatro tiempos; cuatro velocidades; 6,5 HP. Máxima: 100 kph. Cuadro: tubos de acero. Suspensión: delantera: telescópica; trasera: oscilante con amortiguadores telescópicos. Rodado: 2,5" x 19". Consumo: 2,5*



BURMOR 150



M. L. 100/3.- *Un cilindro; 100 cc. Motor Televel 100/3, dos tiempos, tres velocidades. 5,2 HP. Cuadro: a cuna, tubos de acero. Suspensión delantera: telescópica; trasera: amortiguación hidráulica. Rodado: 2,50" por 19" y 2 ¾" x 16". Consumo: 1 ½ litros por 100 kms. Tanque: 15 litros. Autonomía: 1.000 kms. Precio: $ 33.950.*

MOTOR LINE M. L. 175.- *Un cilindro 175 cc. Motor Jawa, dos tiempos, cuatro velocidades. 9 HP. Máxima: 90 kph. Cuadro: doble cuna, tubos de acero; otro modelo a cuna simple. Suspensión delantera: telescópica; trasera: amortiguadores hidráulicos. Rodado: 2 2/4 x 16". Consumo: 2,3 litros por 100 kms. Tanque: 18 litros. Autonomía: 780 kms. Precio: $ 49.500.*

F. B. M. BYMA 48.- *Un cilindro; 48 cc. Motor F. B. Minarelli, dos tiempos; tres velocidades; 1,8 HP. Máxima: 70 kph. Cuadro: tubo de acero soldado. Suspensión delantera: telescópica; trasera: horquilla oscilante, amortiguadores hidráulicos. Rodado: 2 ¼" x 19". Consumo: 1,4 litros por 100 kms. Tanque: 10 litros. Autonomía: 700 kms. Precio: $ 27.500.*

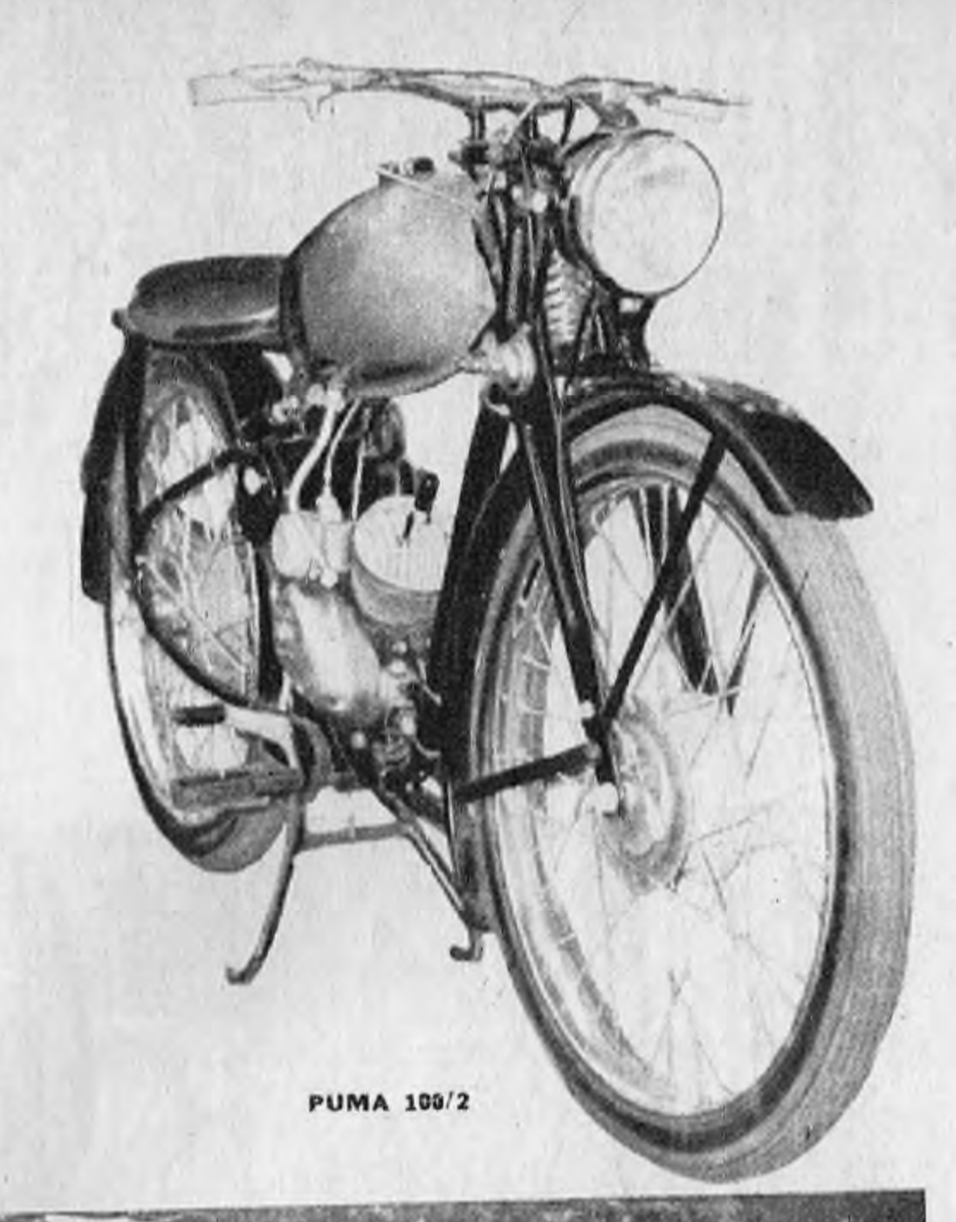
litros por 100 kms. Tanque: 13 litros. Autonomía: 500 kms. Precio: $ 48.900.

GILERA SUPER SPORT G-150.- *Un cilindro; 150 cc. Motor cuatro tiempos; cuatro velocidades; 8,5 HP. Máxima: 115 kph. Cuadro: tubos de acero. Suspensión: delantera: telescópica; trasera: oscilante con elásticos telescópicos y amortiguadores hidráulicos. Rodado: 2,5" x 19". Consumo: 2,8 litros por 100 kms. Tanque: 13 litros. Autonomía: 490-500 kms. Precio: $ 53.900.*

TEHUELCHE SUPER SPORT.- *Un cilindro; 75 cc. Motor cuatro tiempos; tres velocidades; 4,75 HP. Máxima: 75 kph. Cuadro: tubos de acero. Suspensión delantera: telescópica; trasera, oscilante y amortiguadores hidráulicos. Rodado: 2 ¼" x 18". Consumo: 2 litros por 100 kms. Tanque: 10 litros. Autonomía: 500 kms. Precio: $ 39.500. Presenta un modelo SPORT, de características similares y rendimiento ligeramente menor, 34.500.*

F. B. M. BYMA 48

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

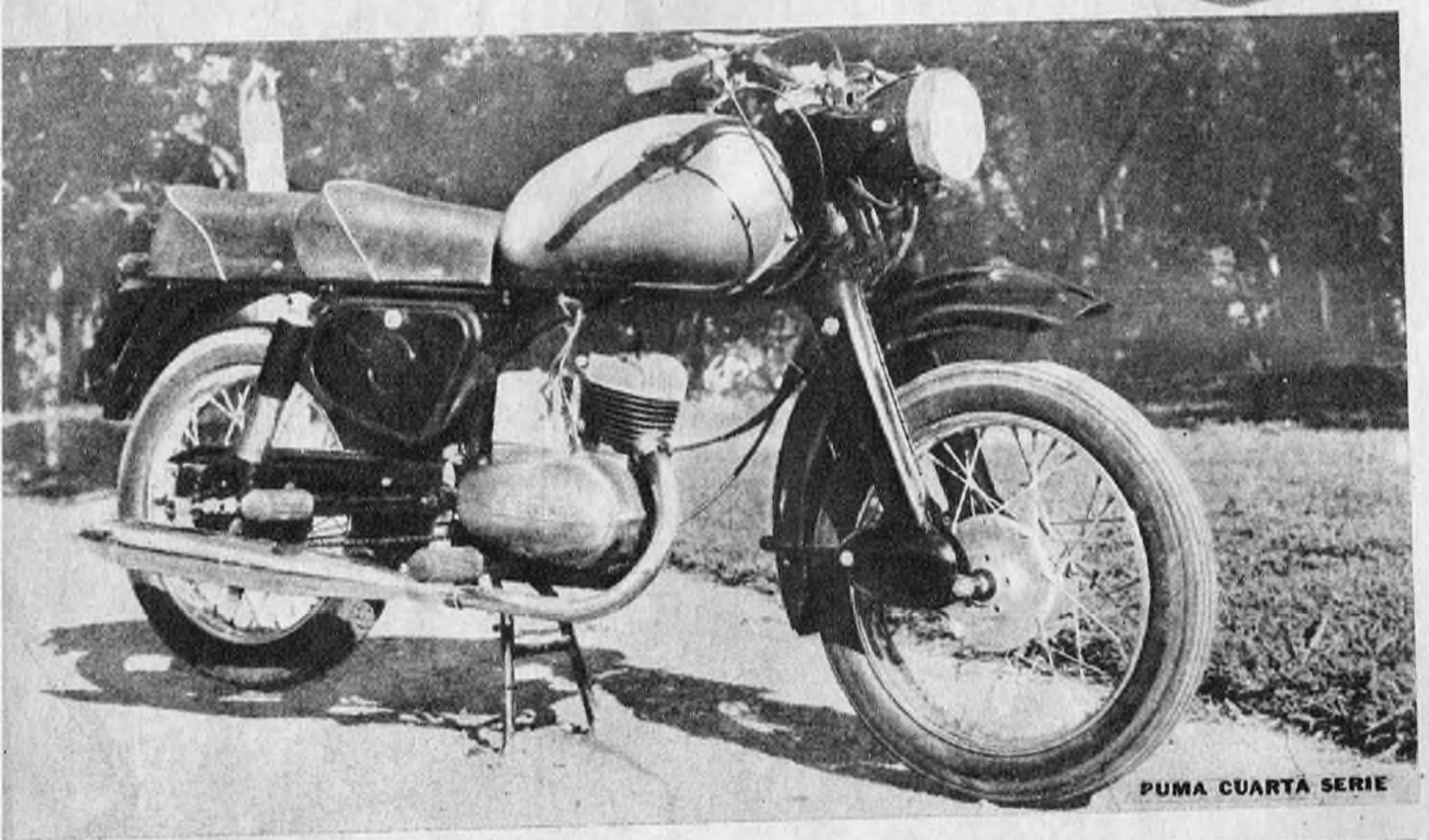


PUMA 100/2

M. L. 125.- *Un cilindro; 125 cc. Motor F. M. B. Cezeta, dos tiempos; dos velocidades; 5 HP. Máxima: 85 kph. Cuadro: tubos de acero. Suspensión delantera: telescópica; trasera: amortiguación hidráulica. Rodado: 2 ¼" x 19". Consumo: 2 litros por 100 kms. Tanque: 17 litros. Autonomía: 850 kms. Precio: $ 39.500.*

PUMA CUARTA SERIE.- *Un cilindro; 100 cc. Motor Televel, dos tiempos; tres velocidades; 5,2 HP. Máxima: 90 kph. Cuadro: tubo acero soldado. Suspensión delantera: a brazo oscilante con amortiguadores hidráulicos. Chapa estampada. Trasera: horquilla oscilante con amortiguadores hidráulicos. Rodado: 2,75" x 16". Consumo: 1 ½ litros por 100 kms. Tanque: 16 litros. Autonomía: 1.000 kms. Precio: $ 39.000*

PUMA 100/2.- *Un cilindro; 98 cc. Motor Televel, dos velocidades, dos tiempos; 3 HP. Máxima: 65 - 75. Cuadro: soldado y sin pipas. Suspensión delantera: chapa estampada, una sola pieza. Rodado: 2,25" x 26". Consumo: 1 ½ litros por 100 kms. Tanque: 10 litros. Autonomía: 800 kms. Precio: $ 26.500.*

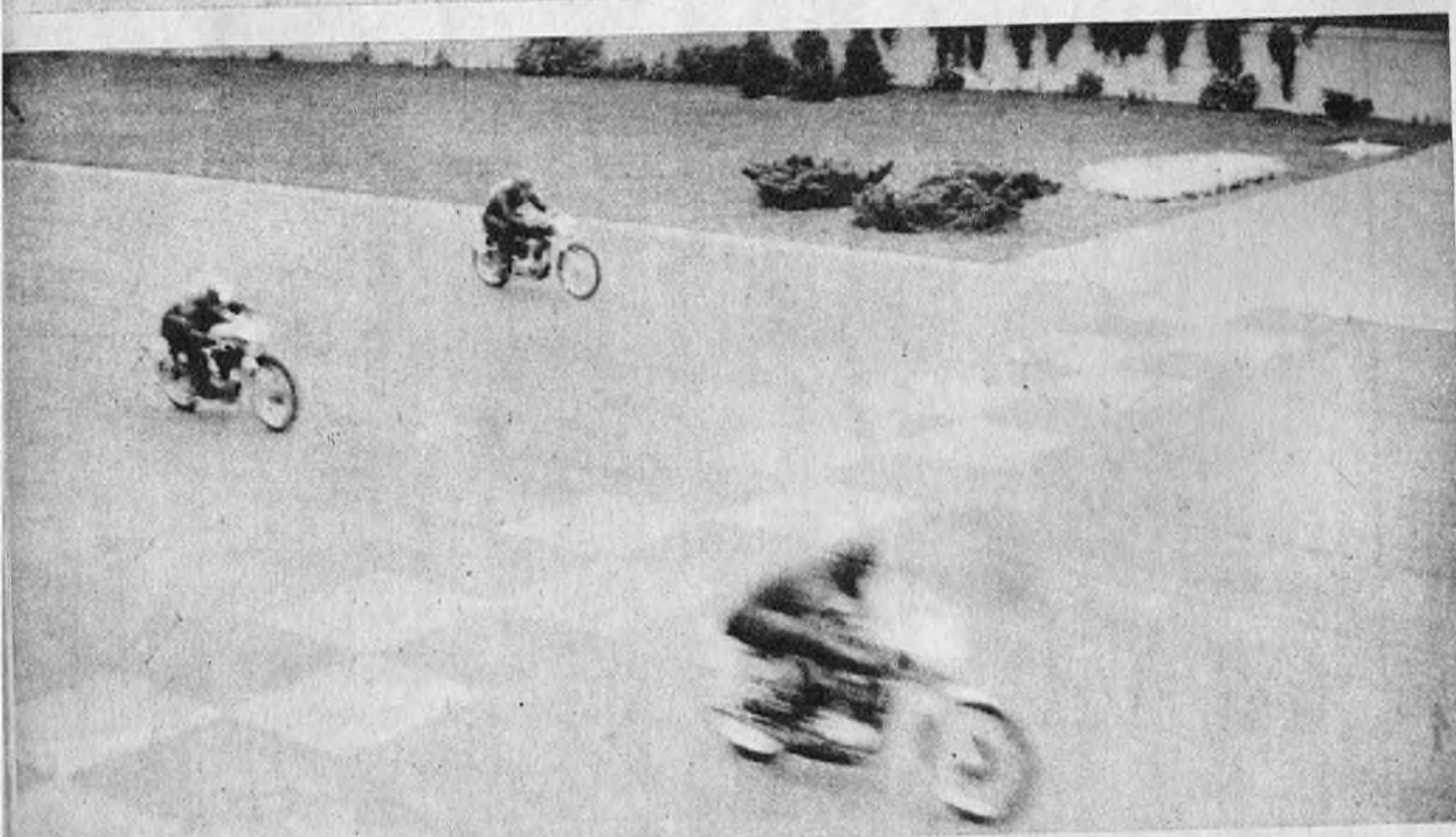


PUMA CUARTA SERIE

EL ESTACIONAMIENTO EN CORDOBA

El motociclista goza en Córdoba de un servicio indispensable: el estacionamiento. Este se plantea de dos maneras: mediante el pago diario de $ 5 o mediante el pago de una mensualidad que oscila entre los doscientos y doscientos cincuenta pesos. El usuario deja la máquina en manos del garajista, quien le extiende un recibo, y contra su entrega le devuelve la máquina cuando lo solicita el usuario. El procedimiento es rápido, y sólo le insume unos minutos.

El motociclista en Córdoba también tiene acceso a un estacionamiento gratuito. En los extremos de cada cuadra hay un espacio de alrededor de 30 metros reservado para motos, y es corriente observar hasta cincuenta máquinas alineadas en cada espacio como el descripto, lo que hace que a veces en los cuatro espacios de una cuadra haya estacionadas hasta 200 motos.



LOS SURTIDORES

Los cordobeses tienen el problema del abastecimiento de combustible resuelto. En todas las estaciones de servicio hay surtidores especiales que expenden la mezcla debidamente graduada, evitando así que el usuario deba llevar su "botellita" con aceite, que mezcla en una regadera o que vierte en el tanque antes de cargar la nafta, debiendo luego agitar la máquina a "caballito" para homogeneizar el combustible.

La gran cantidad de máquinas en circulación haría útil que estos surtidores estuvieran también en las estaciones de servicio que se hallen mejor ubicadas con respecto al tránsito de motocicletas.

LOS PRECIOS EN EL SALON INTERNACIONAL DE BUENOS AIRES 1961

ORDEN REMATE	NUMERO CATALOGO	MARCA	MODELO	TIPO	BASE	PRECIO DE VENTA
1	303	Land Rover		Jeep	132.000	550.000
2	216	Fiat	1100	Rural	240.000	600.000
3	94	Chevrolet	Bel Air	Rural 4 p.	1.050.000	1.400.000
4	56	Borgward	Isabella	2 puertas	330.000	760.000
5	418	Pontiac	Cataline	Sedan 4 p.	990.000	1.690.000
6	469	Simca-Aronde		Sedan 2 p.	450.000	560.000
7	44	Auto Union	1000	Sedan 4 p.	240.000	540.000
8	353	Oldsmobile		Sedan 4 p.	1.200.000	1.445.000
9	536	Zodiac		Convertible	420.000	750.000
10	68	Buick	Le Sabre	Rural 4 p.	1.080.000	1.500.000
11	352	N. S. U.	Sport Prinz	Cupé 2 p.	150.000	460.000
12	224	Fiat	2100	Rural	450.000	930.000
13	385	Panhard		Cupé conv.	360.000	465.000
14	424	Pontiac	Ventura	Cupé 2 p.	1.080.000	1.850.000
15	267	Ford Taunus		Sedan 4 p.	390.000	750.000
16	193	Dodge	Dart	Cupé conv.	1.170.000	1.550.000
17	388	Peugeot	403 U5	Rural	360.000	800.000
18	410	Plymouth	Fury	Sedan 4 p.	1.050.000	1.765.000
19	496	Sunbeam	Alpine	Convertible	420.000	800.000
20	109	Chevrolet	Biscayne	Sedan 4 p.	1.020.000	1.630.000
21	275	Hillman		Sedan esp.	300.000	525.000
22	249	Ford	Fairlane	Sedan	990.000	1.600.000
23	25	Ford	Anglia	Sedan	360.000	465.000
24	155	Citroen	ID-19 Break	Rural	330.000	800.000
26	481	Singer	Gazelle	Convertible	360.000	510.000
27	407	Plymouth	Fury	Sedan 4 p.	1.050.000	1.700.000
28	512	Vauxhall	Victor	Sedan 4 p.	360.000	600.000
29	182	Dodge	Dart Phoenix	Sedan 4 p.	1.110.000	1.710.000
30	345	Morris	Minor 1000	Rural	300.000	410.000
31	359	Oldsmobile	88 Dynamic	Cupé 2 p.	1.200.000	1.950.000
32	532	Zephir	Farnaham	Rural	420.000	640.000
33	56	Buick	Le Sabre	Conv. 2 p.	1.080.000	1.820.000
34	47	Auto Union	S P	Cupé	330.000	740.000
35	154	Citroen	ID-19	Sedan 4 p.	330.000	850.000
36	164	Consul		Sedan 4 p.	420.000	665.000
37	122	Chevrolet	Corvair	Cupé 2 p.	480.000	1.090.000
38	189	Dodge	Dart Pioneer	Rural 4 p.	1.050.000	1.160.000
39	30	Austin	A-99	Sedan 4 p.	420.000	600.000
40	432	Prefect		Sedan 4 p.	300.000	505.000
41	492	Studebaker	Lark Regal	Sedan 4 p.	480.000	900.000
42	97	Chevrolet	Bel Air	Cupé 2 p.	1.110.000	1.950.000
43	488	Standard	Ten Companion	Rural 4 p.	330.000	405.000
44	346	Morris	Mini Minor	Sedan 2 p.	300.000	330.000
45	187	Dodge	Dart Pioneer	Sedan 2 p.	1.050.000	1.550.000
46	390	Peugeot	Familiar	Sedan 4 p.	360.000	820.000
47	477	Simca-Vedette	Beaulieu	Sedan 4 p.	420.000	770.000
48	236	Ford	Galaxie	Sedan 2 p.	990.000	1.760.000
49	529	Wolseley	1500	Sedan 4 p.	360.000	420.000
50	489	Standard	Vanguard III	Sedan 4 p.	360.000	600.000
51	369	Oldsmobile	Super 88	Rural 4 p.	1.200.000	1.400.000
52	502	Triumph	Herald	Conv. 2 p.	420.000	455.000
53	96	Chevrolet	Bel Air	Sedan 4 p.	1.110.000	1.870.000
54	27	Austin Seven	Countryman	Rural 2 p.	270.000	371.000
55	511	Vauxhall	Victor Super	Sedan 4 p.	330.000	600.000
56	89	Chevrolet	Bel Air	Sedan 2 p.	1.080.000	1.680.000
57	218	Fiat	1100-T2	Kombi	240.000	530.000
58	377	Opel	Rekord	Sedan 4 p.	370.000	700.000
59	423	Pontiac	Catalina	Rural 4 p.	990.000	1.280.000
60	254	Ford Fairlane	Fordor	Sedan	990.000	1.520.000
61	215	Fiat	600-D	Multiple	168.000	370.000
62	429	Pontiac	Bonneville	Cupé 2 p.	1.050.000	2.040.000
63	313	Lancia	Flaminia	Sport wp.	510.000	1.001.000
64	168	Dodge	Lancer	Sedan 4 p.	1.080.000	1.200.000
65	524	Volkswagen	241	Microbus	390.000	740.000
66	72	Buick	Electra	Sedan 4 p.	1.110.000	1.850.000
67	302	Land Rover	109	Rural	150.000	900.000

EL Salón Internacional del Automóvil ha constituido una realización trascendente. Adelantándose a previsiones consagradas por los hechos, PARABRISAS le dedicó en sus dos primeros números amplias secciones que, al brindar a los aficionados y técnicos la más amplia información dada por el periodismo argentino, contribuyeron a dar relieve a la muestra, tal cual fue expresamente subrayado en los discursos que se pronunciaron en el banquete ofrecido a la prensa con motivo de la clausura.

Con los comentarios de este número, PARABRISAS finaliza su labor informativa y crítica, que por su calidad y volumen ha significado un aporte de verdadero relieve.

Los salones internacionales del automóvil constituyen un resumen altamente ilustrativo de escuelas y tendencias en todos los variados temas que hacen a este complejo mundo. Es nuestro propósito seguir de cerca estas expresiones de la industria automotriz en todo el mundo —tal como lo hicimos en los salones de Turín y

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS PRECIOS EN EL SALON...

ORDEN REMATE	NUMERO CATALOGO	MARCA	MODELO	TIPO	BASE	PRECIO DE VENTA
68	184	Dodge	Dart Seneca	Sedan 2 p.	1.050.000	1.620.000
69	389	Peugeot	403-Diesel	Rural 4 p.	360.000	850.000
70	330	Maserati	Spyder	Gran turismo	990.000	1.070.000
71	77	Cadillac	Hardtop	Sedan 4 p.	1.320.000	3.100.000
72	338	Mercedes Benz	190 SL-hardtop	Sport	1.080.000	1.790.000
73	490	Standard	Vanguard III	Rural 4 p.	360.000	531.000
74	342	Morris	Minor 1000	Tourder conv.	300.000	350.000
75	125	Chevrolet	Corvair Creenbrier	S. W. rural	480.000	800.000
76	247	Ford	Fairlane 500	Fordor	990.000	1.750.000
77	228	Fiat-Viotti	Gran Luxe	Cupé	300.000	420.000
78	428	Pontiac	Bonneville	Rural 4 p.	1.050.000	1.420.000
79	387	Peugeot	Familiar	Rural	420.000	700.000
80	201	Falcon	Fordor	Sedan 4 p.	640.000	1.300.000
81	180	Dodge	Dart Pioneer	Rural 4 p.	1.080.000	1.390.000
82	65	Buick	Le Sabre	Hardtop	1.080.000	1.800.000
83	225	Fiat	2100 Especial	Sedan 4 p.	510.000	1.005.000
84	480	Singer	Gazelle	Sedan 4 p.	330.000	520.000
85	363	Oldsmobile	88 Dynamic	Rural 4 p.	1.200.000	1.455.000
86	161	Comet	Fordor	Sedan 4 p.	480.000	1.290.000
87	248	Ford	Fairlane 500	Sedan 2 p.	990.000	1.725.000
88	299	Jaguar	X K 150	Cupé conv.	900.000	1.070.000
89	120	Chevrolet	Corvair	Rural 4 p.	480.000	1.075.000
90	252	Ford	Fairlane	Sedan	990.000	1.735.000
91	401	Plymouth	Savoy	Rural 4 p.	1.020.000	1.460.000
92	494	Sunbeam	Rapier	Conv.	390.000	650.000
93	325	Mercury	Colony Park 71B	Rural	1.080.000	1.590.000
94	217	Fiat	1100 Lujo	Sedan 4 p.	246.000	505.000
95	253	Ford	Fairlane Fordor	Sedan 4 p.	990.000	1.620.000
96	461	Rover	100	Sedan 4 p.	270.000	860.000
97	250	Ford	Fairlane	Tudor Sedan	990.000	1.640.000
98	33	Austin Princess	(3 litros)	Sedan 4 p.	480.000	820.000
99	402	Plymouth	Belvedere	Sedan 2 p.	1.110.000	1.780.000
100	234	Fiat 2100 (carrocería	Viotti	Conv.	450.000	950.000
101	108	Chevrolet	Biscayne	Sedan 2 p.	960.000	1.405.000
102	175	Dodge	Dart Seneca	Rural 4 p.	1.020.000	1.360.000
103	329	Maserati	Spyder	Hardtop	990.000	1.975.000
104	60	Buick	Special 4100	Sedan 4 p.	1.050.000	1.600.000
105	118	Chevrolet	Corvair	Cupé 2 p.	480.000	1.220.000
106	28	Austin	A 40 Luxe	Sedan 2 p.	300.000	390.000
107	209	Fiat 500 D.	Semidescapotable	2 p.	150.000	265.000
108	131	Chevrolet	Impala	Cupé conv.	1.200.000	1.850.000
109	163	Consul	Farnham	Rural	360.000	580.000
110	415	Pontiac	Tempest	Sedan 4 p.	930.000	1.600.000
111	110	Chevrolet	Biscayne	Sedan 2 p.	990.000	1.550.000
112	523	Volkswagen	231-M13	Kombi	360.000	700.000
113	500	Triumph	Herald	Sedan 2 p.	330.000	490.000
114	100	Chevrolet	Bel Air	Rural 4 p.	1.080.000	1.560.000
115	269	Ford Taunus	G4BTO	Microbus	390.000	580.000
116	373	Oldsmobile	98 Hardtop	Sedan 4 p.	1.200.000	2.380.000
117	307	Lancia	Appia	Cupé 2 p.	480.000	920.000
118	103	Chevrolet	Biscayne	Sedan 2 p.	990.000	2.300.000
119	365	Oldsmobile	Super 88-Hardtop	Cupé 2 p.	1.300.000	1.960.000
120	78	Cadillac	Serie 6200	Sedan 4 p.	1.320.000	3.600.000
121	233	Fiat Viotti	2100 Lusso	Cupé 2 p.	540.000	1.300.000
122	123	Chevrolet	Corvair	Rural 4 p.	480.000	1.020.000
123	408	Plymouth	Fury Hardtop	Sedan 2 p.	1.050.000	1.810.000
124	384	Panhard	PL-17	Gran Luxe 4 p.	300.000	460.000
125	102	Chevrolet	Biscayne	Sedan 4 p.	1.020.000	1.580.000
126	293	Jaguar	Mark II	Sedan 4 p.	840.000	1.600.000
127	170	Dodge	Lancer	Hardtop 2 p.	1.080.000	1.350.000
128	92	Chevrolet	Bel Air	Sedan 4 p.	1.050.000	1.850.000
129	220	Fiat	1200	Conv.	300.000	815.000
130	493	Sunbeam	Rapier	Sedan 2 p.	330.000	550.000
131	104	Chevrolet	Biscayne	Rural 4 p.	990.000	1.460.000
132	534	Zodiac	Farnham	Rural	420.000	695.000
133	76	Buick	Electra	Cupé conv.	1.260.000	2.250.000
134	426	Pontiac	Star Chief	Sedan 4 p.	1.050.000	1.700.000
135	380	Opel	Kapitan	Sedan lujo 4p.	450.000	1.210.000
136	185	Dodge	Dart Seneca	Sedan 4 p.	1.080.000	1.700.000
137	316	Mercury	Monterrey	Sedan 4 p.	1.080.000	2.000.000
138	515	Vauxhall	Cresta	Sedan 4 p.	420.000	845.000
139	259	Ford	Country Squire	Rural	1.080.000	1.450.000
140	90	Chevrolet	Bel Air	Sedan 4 p.	990.000	1.900.000
141	356	Oldsmobile	F 85	Rural 4 p.	1.200.000	1.430.000
142	135	Chevrolet	Impala	Sedan 4 p.	1.100.000	2.240.000
143	371	Oldsmobile	98 Hardtop	Sedan 4 p.	1.200.000	2.260.000
144	304	Lincoln	Continental	Sedan 4 p.	1.320.000	3.200.000
145	31	Austin Healy	Sprite Sport	Sport	300.000	530.000
146	112	Chevrolet	Biscayne	Rural	1.080.000	1.350.000
147	156	Citroen	ID 19	Rural	330.000	760.000
148	173	Dodge	Dart Seneca	Sedan 2 p.	1.020.000	1.500.000
149	211	Fiat	Bianchina	Conv.	150.000	370.000
150	214	Fiat	Multiple-600D	4 puertas	162.000	399.000
151	272	Hillman	Minx Serie 111	Sedan Luxe	330.000	575.000
152	317	Mercury	Monterrey	Conv.	1.080.000	2.005.000
153	261	Ford	Fordor	Rural	1.020.000	1.345.000
154	441	Rambler	Americ. Custom	Sedan 4 p.	390.000	725.000
155	465	Simca	Aronde	Sedan 4 p.	330.000	535.000
156	507	Valiant V. 200	Hardtop	2 puertas	480.000	1.015.000
157	517	Volkswagen	117	Sedan lujo	291.000	565.000
158	1	Abarth Cisitalia	Spyder		300.000	627.000
159	36	Ambassador	Custom	Sedan 4 p.	420.000	1.070.000
160	42	Auto Union	Junior	Sedan 2 p.	228.000	419.000
161	61	Buick Special	Serie 4100	Rural	1.080.000	1.490.000
162	91	Chevrolet	Bel Air	Cupé 2 p.	1.050.000	2.100.000

París, muy recientemente—, y, desde luego, extremar los esfuerzos en la actividad nacional que se realice en este sentido.

Es nuestra convicción que el Salón del Automóvil de Buenos Aires ha permitido refirmar la profunda vocación automovilística de los argentinos. La muestra de la Rural, esperada con gran expectación, fue una demostración cabal de ese profundo interés. No se trataba simplemente del despliegue de lo fabuloso —líneas, colores, etc.—, que también tuvieron su parte importante. En el Salón, tal como puede verse en cualquier carrera automovilística, millares y millares de hombres, muchos de ellos aún sin el ansiado coche, analizaron, calcularon y comentaron con notable calidad de información. A ese interés, típicamente argentino, quizá muy en relación con la precariedad de que hemos adolecido en materia de autos durante muchos años, hemos servido con nuestras grandes presentaciones, con las minuciosas planillas de especificaciones técnicas. La parte económica también es importante. Es por eso que en estas páginas hemos reunido los precios pagados en los remates finales del Salón, comentándolos someramente en lo que

puedan tener de ilustrativos. Damos así, concentrada y para una accesible consulta, una información que los aficionados y técnicos solamente han podido tener en forma parcial y a través de la prensa diaria.

(Continúa en la página siguiente)

LOS PRECIOS EN EL SALON...

ORDEN REMATE	NUMERO CATALOGO	MARCA	MODELO	TIPO	BASE	PRECIO DE VENTA
163	159	Comet	Tudor	Rural	480.000	1.000.000
164	203	Falcon	Fordor	Rural	360.000	1.110.000
165	212	Fiat	Bianchina 500	Conv.	150.000	281.000
166	114	Chevrolet	Biscayne	Sedan 4 p.	1.020.000	1.460.000
167	141	Chrysler	Newport Hardtop	2 puertas	1.080.000	2.370.000
168	38	Ambassador	Custom	Rural	378.000	951.000
169	525	Volvo	P 54406	Sedan 4 p.	420.000	655.000
170	45	Auto Union	DKW 1000 S	Cupé 2 p.	330.000	520.000
171	147	Chrysler	New Yorker	Sedan 4 p.	1.200.000	2.020.000
172	102	Chevrolet	Biscayne	Sedan 4 p.	1.050.000	1.350.000
173	186	Dodge	Dart Seneca	Rural	1.050.000	1.160.000
174	213	Fiat	600 D	Conv.	180.000	320.000
175	237	Ford	Galaxie	Fordor	990.000	1.500.000
176	301	Land Rover	88	Rural	150.000	730.000
177	2	Abarth-Cisitalia	Riviera	Spider	360.000	610.000
178	363	Oldsmobile	88-Dynamic	Rural	1.200.000	1.400.000
179	417	Pontiac	Catalina	Sedan 2 p.	990.000	1.500.000
180	450	Rambler	Classic-6-Custom	Rural	360.000	785.000
181	463	Simca-Aronde	Etoile	Sedan 4 p.	330.000	475.000
182	116	Chevrolet	Carryall	Rural 2 p.	1.200.000	660.000
183	255	Ford	Tudor	Rural	1.080.000	1.150.000
184	54	Borgward	P-100	Sedan 4 p.	360.000	1.370.000
185	140	Chevrolet	Impala	Rural	1.080.000	1.450.000
186	152	Citroen	DS-19	Sedan 4 p.	360.000	930.000
187	198	Dodge	Polara	Rural	1.080.000	1.200.000
188	231	Fiat-Viotti	1200-Giardinetta	Rural	300.000	500.000
189	243	Ford	Galaxie	Tudor	990.000	1.530.000
190	310	Lancia	Appia	Rural	360.000	610.000
191	332	Mercedes Benz	180-D	Sedan 4 p.	840.000	1.200.000
192	262	Ford	Fordor	Rural	990.000	1.180.000
193	32	Austin	Healey 3000	Sport	480.000	822.000
194	40	Ambassador	Custom	Rural	372.000	925.000
195	71	Buick	Invicta	Cupé	1.290.000	2.000.000
196	119	Chevrolet	Corvair	Sedan 4 p.	480.000	1.180.000
197	143	Chrysler	New Port	Hardtop 4 p.	1.080.000	2.200.000
198	221	Fiat	1500	Conv.	330.000	905.000
199	266	Ford	Fordor	Rural	1.020.000	1.290.000
200	277	Humber	Hawk	Sedan 4 p.	360.000	840.000
201	294	Jaguar	Mark IX	Sedan 4 p.	800.000	1.550.000
202	343	Morris	Minor 1000	Sedan 2 p.	300.000	382.000
203	374	Oldsmobile	98	Cupé conv.	1.200.000	2.420.000
204	397	Plymouth	Savoy	Rural	990.000	1.220.000
205	431	Pontiac	Bonneville	Cupé conv.	1.050.000	2.230.000
206	444	Rambler	American Custom	Rural	360.000	760.000
207	106	Chevrolet	Biscayne	Sedan 2 p.	1.110.000	1.500.000
208	142	Chrysler	New Port	Sedan 4 p.	1.080.000	1.950.000
209	178	Dodge	Dart Pioneer	Sedan 4 p.	1.020.000	1.600.000
210	208	Ferrari	Gran Turismo	Cupé conv.	1.080.000	1.920.000
211	230	Fiat-Viotti	1100H-Giardinetta	Rural	300.000	540.000
212	240	Ford	Galaxie	Conv.	990.000	1.750.000
213	392	Plymouth	Savoy	Sedan 2 p.	1.050.000	1.500.000
214	470	Simca-Aronde	Plein Ciel	Sedan 2 p.	450.000	770.000
215	518	Volkswagen	141 Karmann-Ghia	Conv.	432.000	915.000
216	79	Cadillac	Serie 6200	Hardtop 4 p.	1.410.000	3.460.000
217	447	Rambler	Classic 6 Custom	Sedan 4 p.	360.000	1.090.000
218	420	Pontiac	Catalina	Sedan 4 p.	990.000	1.930.000
219	210	Fiat	500	Rural	150.000	306.000
220	157	Citroen	ID 19	Rural	330.000	720.000
221	148	Chrysler	New Yorker	Hardtop 4 p.	1.260.000	2.220.000
222	3	Abarth-Cisitalia	Scorpione	Cupé	300.000	630.000
223	15	Alfa Romeo	Giulietta	Sedan 4 p.	480.000	800.000
224	117	Chevrolet	Carryall	Rural 2 p.	350.000	680.000
225	291	Jaguar	Mark II	Sedan 4 p.	600.000	1.550.000
226	375	Opel	Economic 1200	Sedan 2 p.	348.000	600.000
227	136	Chevrolet	Impala	Cupé 2 p.	1.100.000	2.550.000
228	191	Dodge	Dart Pionner	Sedan 4 p.	1.080.000	1.920.000
229	257	Ford	Country Squire	Rural	1.080.000	1.360.000
230	274	Hillman	Minx Serie IIIA	Conv.	360.000	681.000
231	281	Isard	Royal T 700	Sedan 2 p.	168.000	320.000
232	318	Mercury	Monterrey Fordor	Sedan 4 p.	1.080.000	2.130.000
233	378	Opel	Olympia	Rural	348.000	810.000
234	381	Panhard	PL 17	Sedan 4 p.	360.000	450.000
235	393	Plymouth	Savoy	Sedan 4 p.	1.050.000	1.700.000
236	458	Rambler	Classic V8	Rural	360.000	870.000
237	464	Simca-Aronde	Etoile 7	Sedan 4 p.	330.000	510.000
238	526	Volvo	P. 12204	Sedan 4 p.	450.000	975.000
239	127	Chevrolet	Impala	Sedan 2 p.	1.100.000	2.100.000
240	265	Ford	Fordor	Rural	1.020.000	1.280.000
241	121	Chevrolet	Corvair	Cupé 2 p.	480.000	1.060.000
242	26	Austin	Seven	Sedan 2 p.	330.000	335.000
243	202	Falcon	Tudor	Rural 2 p.	360.000	960.000
244	98	Chevrolet	Bel Air	Hardtop 4 p.	1.050.000	1.930.000
245	282	Isard	700	Rural	168.000	385.000
246	466	Simca-Aronde	Elysée	Techo corred.	330.000	580.000
247	59	Buick Special	Serie 4000	Rural	1.050.000	1.350.000
248	146	Chrysler	New Port	Rural	1.080.000	1.400.000
249	483	Skoda	T. S. Octavia	Sport	330.000	385.000
250	195	Dodge	Polara	Sedan 4 p.	1.080.000	1.500.000
251	258	Ford	Country	Rural	1.080.000	1.270.000
252	319	Mercury	Meteor 800	Hardtop	1.080.000	1.900.000
254	55	Borgward	Isabella	Cupé 2 p.	480.000	980.000
255	508	Valiant	V 200	Sedan 4 p.	480.000	1.100.000
256	403	Plymouth	Belvedere	Sedan 4 p.	1.080.000	1.600.000

¿Quién compró los autos en el remate?

No es fácil contestar en forma detallada a esta pregunta. Los nombres de los compradores no siempre significan que ellos fueran los compradores reales. En efecto, muchos adquirentes han actuado por cuenta de terceros, sea particulares, sea comerciantes. Lo que sí se puede decir es que los comerciantes han sido los principales compradores de los automóviles americanos. Calculamos que entre el 60 y el 70 % de los autos americanos han sido adquiridos directa o indirectamente por revendedores. Los particulares, en cambio, se han dedicado más a los automóviles europeos. Podríamos decir que la mayor parte de los automóviles europeos parece haber sido adquirida por particulares, si bien varias firmas comerciales han estado muy activas durante el remate. Además, los comerciantes han formado grupos poderosamente sostenidos por financiadores, lo que les permitió hacer compras de importancia.

Consideraciones sobre los precios pagados

En líneas generales, se puede decir que salvo algunos automóviles de gran lujo, los precios de los coches standard norteamericanos han sido bastante inferiores al precio que se practica en plaza antes del Salón. Este hecho se puede explicar de varias maneras, pero ha influido seguramente una falta de dinero líquido y cierta tendencia favorable a los pequeños coches europeos. De todos modos, los compradores —que, como hemos dicho antes, fueron en su mayoría revendedores— han hecho un buen negocio. En efecto, en el momento de iniciarse el Salón había una considerable expectativa que había paralizado un poco la venta hasta de los coches de producción nacional. Sin embargo, a partir del tercer día del remate, se reanudaron las ventas con ritmo aumentado tanto de los autos nacionales como de los extranjeros.

Los vehículos norteamericanos que más han sufrido la rebaja de los precios han sido las rurales (station wagon). Hasta hace pocos meses, una rural 1958 se pagaba más

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS PRECIOS EN EL SALON...

ORDEN REMATE	NUMERO CATALOGO	MARCA	MODELO	TIPO	BASE	PRECIO DE VENTA
257	421	Pontiac	Catalina	Cupé	990.000	1.720.000
258	11	Alfa Romeo	Giulietta	Sedan 4 p.	510.000	950.000
259	452	Rambler	Classic 6 Custom	Rural	360.000	810.000
260	99	Chevrolet	Bel Air	Rural	1.080.000	1.340.000
261	5	Abarth-Cisitalia		Cupé	300.000	605.000
262	333	Mercedes Benz	190	Sedan 4 p.	780.000	1.115.000
263	244	Ford	Galaxie	Tudor Victoria	990.000	1.610.000
264	286	Imperial	Custom	Hardtop 4 p.	1.350.000	2.000.000
265	190	Dodge	Dart Pioneer	Hardtop 2 p.	1.110.000	1.800.000
266	126	Chevrolet	Corvette	Sport	900.000	1.880.000
267	219	Fiat 1200	Gran Luxe	Sedan 4 p.	282.000	700.000
268	273	Hillam	Husky	Rural	300.000	610.000
269	151	Chrysler	New Yorker	Rural	1.200.000	1.400.000
270	295	Jaguar	XK-150	Cupé 2 p.	780.000	1.410.000
271	306	Lancia	Berlina	Sedan 4 p.	480.000	670.000
272	165	De Soto	Fireflite	Hardtop 2 p.	1.080.000	1.850.000
273	340	Mercedes Benz	Roadster 300 SL	Conv.	1.260.000	2.200.000
274	174	Dodge	Dart Seneca	Sedan 4 p.	1.050.000	1.340.000
275	22	Alpine	850	Cupé 2 p.	600.000	610.000
276	398	Plymouth	Savoy	Rural	1.020.000	1.250.000
277	456	Rambler	Classic V8	Rural	320.000	800.000
278	391	Peugeot	403-Comercial	Rural	360.000	675.000
279	6	Abarth-Cisitalia	1600	Spyder	450.000	885.000
280	454	Rambler	Classic V8	Sedan 4 p.	320.000	965.000
281	320	Mercury	Meteor 800 Fordor	Sedan 4 p.	1.080.000	1.900.000
282	48	Bentley	S2	Sedan 4 p.	1.380.000	2.250.000
283	357	Oldsmobile 88	Dynamic	Sedan 2 p.	1.200.000	1.720.000
284	134	Chevrolet	Impala	Sedan 2 p.	1.050.000	1.980.000
285	14	Alfa Romeo	Sprint Special	2 puertas	570.000	1.380.000
286	86	Cadillac	Serie 6300	Cupé conv.	1.470.000	3.578.100
287	285	Imperial	Custom	Sedan 2 p	1.320.000	2.325.000
288	13	Alfa Romeo	T 1200	Spider 2 p.	660.000	1.900.000
289	535	Zodiac		Sedan 4 p.	420.000	810.000
290	430	Pontiac	Bonneville	Hardtop 4 p.	1.230.000	1.710.000
291	411	Plymouth	Fury	Hardtop 4 p.	1.050.000	1.910.000
292	527	Volvo	P 12104	Sedan 4 p.	360.000	835.000
293	368	Oldsmobile	Super 88	Rural	1.200.000	1.340.000
294	519	Volskwagen	151	Cupé	300.000	820.000
295	510	Vauxhall	Victor	Sedan 4 p.	330.000	610.000
296	321	Mercury	Meteor 800	Tudor Sedan	1.080.000	1.710.000
297	886	Skoda	Super Octavia	Sedan 2 p.	330.000	445.000
298	268	Ford Taunus	17 M	Tudor Sed. 2 p	360.000	780.000
299	199	Dodge	Polara	Rural	1.110.000	1.320.000
300	149	Chrysler	New Yorker	Cupé 2 p.	1.320.000	1.820.000
301	124	Chevrolet	Corvair	Cupé 2 p.	480.000	1.350.000
302	468	Simca-Aronde	Monterrey	Techo corred.	360.000	600.000
303	383	Panhard	PL 17	Sedan 4 p.	360.000	485.000
304	73	Buick	Electra	Hardtop 4 p.	1.260.000	2.100.000
305	39	Ambassador	Super	Rural	372.000	1.000.000
306	348	M. G.	A-1600	Tourer 2 p.	420.000	740.000
307	413	Plymouth	Fury	Rural	1.080.000	1.280.000
308	366	Oldsmobile	Super 88	Sedan 4 p.	1.300.000	1.805.000
309	222	Fiat	1800	Sedan 4 p.	360.000	950.000
310	339	Mercedes Benz	190-SL	Cupé 2 p.	1.080.000	2.050.000
311	129	Chevrolet	Impala	Cupé 2 p.	1.080.000	1.950.000
312	372	Oldsmobile	98	Cupé 2 p.	1.200.000	2.720.000
313	520	Volkswagen	151	Cupé conv.	300.000	600.000
314	62	Buick	Le Sabre	Sedan 2 p.	1.050.000	1.730.000
315	176	Dodge	Dart Pioneer	Sedan 2 p.	1.020.000	1.450.000
316	531	Zephir		Sedan 4 p.	420.000	800.000
317	322	Mercury	Meteor-600	Sedan 4 p.	1.080.000	1.700.000
318	521	Volskwagen	Kombi 221	Rural	360.000	660.000
319	471	Simca-Aronde		Conv. 2 p.	450.000	710.000
320	144	Chrysler	Newport	Cupé conv.	1.080.000	1.700.000
321	311	Lancia	Flaminia	Sedan 4 p.	510.000	1.510.000
322	394	Plymouth	Savoy	Rural	1.020.000	1.020.000
323	414	Plymouth	Fury	Rural	1.110.000	1.295.000
324	105	Chevrolet	Biscayne	Rural 4 p.	990.000	1.060.000
325	58	Buick	Special serie 4000	Sedan 4 p.	1.050.000	1.420.000
326	23	Alpine	850	Cabriolet Sp.	510.000	560.000
327	278	Humber	Serie I A	Rural	330.000	735.000
328	113	Chevrolet	Biscayne	Sedan 2 p.	990.000	1.410.000
329	315	Mercury	Monterrey	Victoria 2 p.	1.080.000	1.810.000
330	8	Abarth-Cisitalia	1600	Spyder	450.000	890.000
331	133	Chevrolet	Impala	Rural	1.080.000	1.335.000
332	166	De Soto		Hardtop 4 p.	1.110.000	1.850.000
333	7	Abarth-Cisitalia	1600	Spider	450.000	920.000
334	334	Mercedes Benz	220	Sedan 4 p.	900.000	1.960.000
335	83	Cadillac	Serie 63	Hardtop 4 p.	1.410.000	3.650.000
336	245	Ford	Galaxie	Fordor sed.	990.000	1.500.000
337	347	Morris	Mini Minor	Rural	300.000	400.000
338	181	Dodge	Dart Phoeni	Hardtop 2 p.	1.080.000	1.470.000
339	167	Dodge	Francés	Sedan 2 p.	1.020.000	1.500.000
340	143	Auto Union	DKW 1000	Sedan 2 p.	339.000	515.000
341	139	Chevrolet	Impala	Rural	1.170.000	1.400.000
342	204	Falcón	Tudor	Sedan 2 p.	360.000	1.190.000
343	223	Fiat	1800	Rural	300.000	960.000
344	404	Plymouth	Belvedere	Rural	1.020.000	1.400.000
345	283	Isard	T 400	Sedan 2 p.	108.000	207.000
347	137	Chevrolet	Impala	Hardtop 4 p.	1.110.000	1.870.000
348	270	G. M. C.	K 1001	Rural	600.000	800.000
349	395	Plymouth	Savoy	Sedan 2 p.	1.020.000	1.330.000
350	296	Jaguar	XK 150	Cupé	810.000	1.250.000
351	472	Simca-Aronde	Castell	Rural	360.000	520.000

cara que un cuatro puertas de la misma marca. Probablemente éste es el motivo por el cual las casas americanas han enviado gran cantidad de rurales a la exposición. Sin embargo, los precios logrados han sido muy inferiores a los previstos.

Los automóviles europeos en cambio han sido vendidos a precios más altos de los practicados en plaza. Esto se debe en parte al entusiasmo de los particulares que han participado del remate, y en parte a la marcada preferencia hacia los coches europeos, especialmente los de tipo sport, y a las elegantes carrocerías especiales.

Es notable cómo en algunos casos los precios pagados para estos tipos de autos han sido superiores a los que corresponderían importando directamente los vehículos y pagando los recargos relativos. Por ejemplo, un auto sport Fiat 1200 puede ser importado a un costo para el revendedor de aproximadamente $ 750.000.- mientras que en el remate fue pagado $ 830.000.- más comisión.

Naturalmente, muchos compradores han considerado que ciertos autos nunca habrían podido ser importados, otros han preferido una entrega inmediata, otros en fin, han sido llevados por el entusiasmo de la puja.

Las condiciones de pago, naturalmente, han influido mucho en el éxito del remate, porque de éxito hay que hablar. Las facilidades de pago han constituido un incentivo muy considerable tanto para los particulares como para los comerciantes. Cabe señalar que en el mercado automovilístico, el dinero cuesta aproximadamente el 2 % mensual para financiaciones a corto plazo, mientras en el remate la financiación costó, para un plazo bastante amplio, nada más que el 10 % anual. Esto además ha sugerido a algún particular transformarse por algunos meses en comerciante, tentado por la limitada inversión que le proporcionaba la financiación del Banco Municipal.

Consecuencias del Salón sobre e mercado

Es evidente que si la mayor parte de lo autos norteamericanos han sido comprado por los comerciantes, esto indica que la

ORDEN REMATE	NUMERO CATALOGO	MARCA	MODELO	TIPO	BASE	PRECIO DE VENTA
352	256	Ford	Tudor	Rural	1.020.000	1.230.000
353	95	Chevrolet	Bel Air	Sedan 2 p.	990.000	1.690.000
354	17	Alfa Romeo	Sprint Veloce	2 puertas	570.000	1.300.000
355	653	Buick	Le Sabre	Sedan 4 p.	1.080.000	1.720.000
356	290	Imperial	Le Baron	4 puertas	1.500.000	3.100.000
357	292	Jaguar	Mark II	Sedan 4 p.	720.000	1.460.000
358	341	Mercedes Benz	360 SL	Conv.	1.260.000	2.300.000
359	80	Cadillac	Serie 62	Cupé 2 p.	1.410.000	3.300.000
360	498	Thunderbird	Tudor	Hardtop 2 p.	900.000	2.800.000
361	57	Borgward	Isabella	Rural	330.000	735.000
362	64	Buick	Le Sabre	Hardtop 2 p.	1.080.000	1.890.000
363	101	Chevrolet	Biscayne	Sedan 2 p.	990.000	1.580.000
364	513	Vauxhall	Victor	Rural	330.000	820.000
365	150	Chrysler	New Yorker	Rural	1.140.000	1.650.000
566	379	Humber	Super Snipe serie'2	Sedan 4 p.	390.000	1.350.000
567	300	Jaguar	XK 150	Deportivo	780.000	1.385.000
568	188	Dodge	Dart Pioneer	Sedan 4 p.	1.020.000	1.700.000
369	460	Rolls Royce	Silver Cloud II		1.500.000	3.350.000
370	260	Ford	Country	Rural	1.080.000	1.500.000
371	323	Mercury	Meteor 600 Fordor	Sedan 4 p.	1.080.000	1.850.000
372	376	Opel	Rekord	Sedan 2 p.	348.000	750.000
373	499	Thunderbird	Tudor	Rural	900.000	2.320.000
374	482	Singer	Gazelle	Rural	300.000	620.000
375	473	Simca-Atonde	Chapelaine	Rural 2 p.	330.000	500.000
376	364	Oldsmobile	Super 88	Sedan 4 p.	1.200.000	2.330.000
377	35	Ambassador	Super	Sedan 4 p.	432.000	1.450.000
378	69	Buick	Invicta	Hardtop 2 p.	1.110.000	2.110.000
379	328	Mercury	Meteor 800	Tudor Vict.	1.080.000	1.780.000
380	516	Volkswagen		Sedan 2 p.	3.000.000	560.000
381	331	Maserati	Gran Turismo	Sedan	840.000	2.090.000
382	336	Mercedes Benz	300 Automatic		1.080.000	3.000.000
383	130	Chevrolet	Impala	Hardtop 4 p.	1.110.000	2.100.000
384	81	Cadillac	Serie 62	Cupé conv.	1.500.000	3.500.000
385	528	Volvo	P 44507	Rural	360.000	565.000
386	399	Plymouth	Belvedere	Hardtop 4 p.	1.110.000	1.600.000
387	367	Oldsmobile	Super 88	Cupé conv.	1.250.000	2.400.000
388	505	Valiant	V 100	Sedan 4 p.	480.000	1.260.000
389	271	G. M. C.	1001	Rural	350.000	740.000
390	503	Triumph	T. R. 3 A	Deportivo	420.000	760.000
391	497	Thames	403 E. 15 CWT	Rural	390.000	650.000
392	263	Ford	Fordor	Rural	1.020.000	1.260.000
393	495	Sunbeam	Alpine	Hardtop 2 p.	390.000	810.000
394	239	Ford	Galaxie	Starline Tudor	990.000	1.900.000
395	192	Dodge	Dart Pioneer	Hardtop 4 p.	1.110.000	1.550.000
396	530	Wolseley	6-99	Sedan 4 p.	360.000	875.000
397	169	Dodge	Lancer	Rural	1.020.000	1.020.000
398	111	Chevrolet	Biscayne	Rural 4 p.	1.080.000	1.230.000
399	522	Volskwagen	225 Kombi	Techo corredizo	360.000	680.000
400	93	Chevrolet	Bel Air	Rural 4 p.	1.050.000	1.210.000
401	67	Buick	Le Sabre	Rural 4 p.	1.500.000	1.250.000
402	4	Abarth-Cisitalia	Monsa	Cupé	300.000	510.000
403	84	Cadillac	6300	Hardtop 4 p.	1.530.000	4.000.000
404	326	Mercury	Connuter 71 A	Rural	1.080.000	1.380.000
405	337	Mercedes Benz	220 SE	Conv.	1.080.000	2.650.000
406	132	Chevrolet	Impala	Rural	1.080.000	1.360.000
407	18	Alfa Romeo	Giuletta	Cupé	570.000	1.050.000
408	287	Imperial	Crown	Sedan 2 p.	1.380.000	3.010.000
409	171	Dodge	Lancer	Sedan 4 p.	1.110.000	1.320.000
410	370	Oldsmobile	98	Sedan 4 p.	1.200.000	2.090.000
411	183	Dodge	Phoenix	Sedan 4 p.	1.050.000	1.670.000
412	379	Opel Kapitan	Standard	Sedan 4 p.	420.000	1.160.000
413	405	Plymouth	Savoy	Rural	1.020.000	1.130.000
414	509	Valiant	V 200	Rural	450.000	900.000
415	501	Triumph	Herald	Cupé	360.000	420.000
416	422	Pontiac	Catalina	Rural	990.000	1.200.000
417	487	Skoda	Felicia	Hardtop 2 p.	330.000	420.000
418	238	Ford	Galaxie	Fordor Vic.	990.000	1.660.000
419	491	Studebaker	Lark Regal	Hardtop 2 p.	450.000	1.005.000
420	474	Simca Ariane	4 Mirams	Sedan 4 p.	360.000	750.000
421	533	Zephir	Power	Conv.	420.000	805.009
422	196	Dodge	Polara	Hardtop 4 p.	1.110.000	1.750.000
423	476	Simca-Criane	4 Mirams	Sedan 4 p.	390.000	810.000
424	419	Pontiac	Catalina	Cupé 2 p.	990.000	1.800.000
425	194	Dodge	Polara	Hardtop 2 p.	1.080.000	1.700.000
426	462	Rover	3 litros	Sedan 4 p.	300.000	900.000
427	360	Oldsmobile	88 Dynamic	Hardtop 4 p.	1.200.000	1.950.000
428	241	Ford	Galaxie	Conv.	990.000	1.830.000
429	16	Alfa Romeo	Giulietta	Spyder	570.000	1.200.000
430	289	Imperial	Crown	Convert.	1.440.000	2.300.000
431	297	Jaguar	XK-150	Roadster dep.	780.000	1.390.000
432	138	Chevrolet	Impala	Conv.	1.200.000	2.003.000
433	34	Austin F. X. H.	Taxi	Sedan 4 p.	360.000	505.000
434	70	Buick	Invicta	Hardtop 4 p.	1.200.000	2.080.000
435	10	Abarth-Cisitalia	1250	Spyder	420.000	430.000
436	264	Ford	Fordor	Rural	1.020.000	1.330.000
437	251	Ford Fairlane	Tudor	Sedan	990.000	1.570.000
438	162	Comet	Tudor	Sedan	480.000	1.030.000
439	276	Hillman-Minx	Serie III A	Rural	300.000	600.000
440	427	Pontiac	Star Chief	Hardtop 4 p.	990.000	2.000.000
441	280	Humber	Super Snipe serie II	Rural	360.000	870.000
442	396	Plymouth	Savoy	Sedan 4 p.	1.050.000	1.670.000
443	85	Cadillac	6300	Cupé Del.ville	1.440.000	3.800.000
444		Austin	A-40		300.000	460.000
445	358	Oldsmobile 88	Dinamyc	Sedan 4 p.	1.200.000	2.000.000
446	324	Mercury	Meteor 600	Tudor 2 p.	1.080.000	1.600.000

previsiones sobre el interés que puedan tener estos autos en nuestro mercado no son pesimistas. Sin embargo, es evidente que los precios pagados por los automóviles americanos han tenido una influencia también sobre los automóviles usados, actualmente en venta, cuyos precios se han visto rebajados en pocos días en forma considerable.

Lo que no se puede saber es cuánto tiempo durará esta reducción de precios: los comerciantes que han comprado los autos norteamericanos tendrán que resistir algún tiempo antes de poder conseguir las ganancias que se han propuesto. Es probable, pues, que durante algún tiempo de los automóviles americanos no haya mucha oferta, ni en los nuevos ni en los usados, hasta crearse una demanda que haga volver sus precios a los niveles anteriores.

La industria nacional se ha visto beneficiada por el Salón por varios motivos, los más importantes de los cuales son un aumento del interés general por los automóviles, demostrado ampliamente por el inu-

sitado número récord de visitantes y además por la sensible diferencia en los precios entre los modelos fabricados en el país y los mismos importados.

La escala de las preferencias

Podríamos concluir que los coches más codiciados han sido, sin duda, los europeos. Esto se ha debido no solamente a las menores cilindradas, a los precios menores, sino muchísimo al tipo de automóvil deportivo producido por los europeos y por sus espléndidas carrocerías. Es así que hemos visto modelos sport muy pequeños alcanzar precios muy elevados: la Bianchina Cabriolet para señora alcanzó, en efecto, el precio de $ 350.000.-, considerado elevado pa-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS PRECIOS EN EL SALON...

ORDEN REMATE	NUMERO CATALOGO	MARCA	MODELO	TIPO	BASE	PRECIO DE VENTA
447	298	Jaguar	XK-150	Cupé 2 p.	840.000	1.465.000
448	242	Ford Galaxie	Starline	Tudor	990.000	1.720.000
449	177	Dodge	Dart Pioneer	Hardtop	1.020.000	1.620.000
450	284	Isard	Cupé 400	Sport 2 p.	135.000	270.000
451	145	Chrysler	Newport	Rural	1.080.000	1.300.000
452	74	Buick	Electra	Hardtop 2 p.	1.200.000	2.150.000
453	24	Alpine 850	40 CV.	Sport	600.000	460.000
454	128	Chevrolet	Impala	Sedan 4 p.	1.170.000	2.300.000
455	12	Alfa Romeo	T 2000	Sedan 4 p.	540.009	1.510.000
456	288	Imperial	Crown	Hardtop	1.410.000	3.000.000
461	409	Plymouth	Fury	Hardtop 2 p.	1.020.000	1.800.000
463	160	Comet	Fordor	Rural	480.000	1.020.000
464	172	Dodge	Lancer	Rural	1.050.000	1.140.000
465	506	Valiant	V 100	Rura.	480.000	900.000
466	179	Dodge	Dart Pioneer	Rural	1.020.000	1.300.000
467	406	Plymouth	Fury	Sedan 4 p.	1.020.000	1.650.000
468	386	Peugeot	403 de lujo	Conv.	450.000	935.000
469	416	Pontiac	Tempest	Rural	920.000	1.120.000
470	355	Oldsmobile	F 85-3100	Sedan 4 p.	1.200.000	1.550.000
471	475	Simca-Ariane	4 Miramas	Sedan 4 p.	360.000	575.000
472	75	Buick	Electra	Hardtop 4 p.	1.230.000	2.120.000
473	400	Plymouth	Belvedere	Sedan 4 p.	1.080.000	1.500.000
474	382	Panhard	PL-17	Sedan 4 p.	360.000	470.000
475	327	Mercury	Meteor 600	Sedan 2 p.	1.000.000	1.780.000
476	484	Skoda	Felicia	Sport	330.000	500.000
477	361	Oldsmobile	88 Dynamic	Cupé conv.	1.200.000	2.000.000
478	19	Alfa Romeo	Giuletta	Spider conv.	570.600	1.115.000
479	197	Dodge	Polara	Cupé conv.	1.140.000	1.720.000
480	235	Ford	Galaxie	Tudor Sedan	990.000	1.800.000
481	546	Valiant	V-200	Sedan 4 p.	480.000	970.000
482	425	Pontiac	Ventura	Hardtop 4 p.	1.020.000	1.900.000
483	449	Rambler	Classic Super	Rural 4 p.	330.000	790.000
484	556	Dodge	Dart Phoenix	Cupé conv.	1.080.000	1.500.000
485	478	Simca Vedette	Marly	Rural 2 p.	480.000	900.000
486	554	Dodge	Dart Phoenix	Sedan 2 p.	830.000	1.460.000
487	549	Dodge	Dart Pioneer	Hardtop 4 p.	830.000	1.490.000
488	543	Valiant	V-200	Rural 4 p.	450.000	910.000
489	467	Simca-Aronde	Montlhery	Sedan 4 p.	360.000	610.000
490	555	Dodge	Dart Seneca	Sedan 4 p.	960.000	1.700.000
491	538	Valiant	V-100	Sedan 4 p.	480.000	1.090.000
492	455	Rambler	Classic V- 8 Super	Rural 4 p.	360.000	850.000
493	504	Valiant	V-100	Sedan 2 p.	420.000	985.000
494	485	Skoda	Octavia	Sedan 2 p.	330.000	420.000
495	514	Vauxhall	Velox	Sedan 2 p.	390.000	850.000
496	539	Valiant	V-200	Sedan 4 p.	480.000	930.000
497	537	Valiant	V-100	Sedan 4 p.	480.000	935.000
498	478	Simca Vedette	Chambord	Sedan 4 p.	450.000	800.000
499	459	Riley		Sedan 4 p.	360.000	510.000
500	412	Plymouth	Fury	Conv.	1.100.000	1.610.000
501	349	M. G.	A. 1600	Cupé Sport	480.000	620.000
502	335	Mercedes Benz	220-S	Sedan 4 p.	960.000	2.410.000
503	49	Bentley	Continental	Cupé	1.560.000	2.500.000
504	88	Cadillac	Serie 6700	Sedan 4 p.	1.530.000	4.000.000
505	448	Rambler	Classic 6 de Luxe	Rural 4 p.	360.000	855.000
506	548	Dodge	Dart Phoenix	Hardtop 4 p.	1.020.000	1.670.000
507	551	Dodge	Dart Phoenix	Sedan 4 p.	900.000	1.600.000
508	540	Valiant	V-200	Sedan 4 p.	480.000	990.000
509	446	Rambler	Classic 6 Super	Sedan 4 p.	390.000	910.000
510	550	Dodge	Dart Pioneer	Rural 4 p.	1.020.000	1.340.000
511	557	Rambler	Taxi	Sedan 4 p.	360.000	800.000

ra ese tipo de auto. Entre los coches euro peos, los que mayor entusiasmo han susci tado fueron sin duda, los autos alemanes o italianos. Los primeros por su calidad, y los segundos por su calidad y por su carrocería. Muy admiradas han sido las carrocerías es peciales de los grandes diseñadores italianos como Touring, Viotti, Bertone y Vignale.

En segundo lugar han venido los autos americanos, suscitando considerable interés especialmente los nuevos "compacts". Entre los autos americanos, los que han alcanzado los precios más adecuados al mercado actual fueron, sin duda, los estupendos Cadillacs para la posesión de los cuales hubo lucha reñidas y aplaudidas.

En tercer lugar vinieron los automóviles ingleses, que a pesar de su excelente calidad no han interesado a los compradores por su línea, que no encuentra más admiradores. En la Argentina el interés por los autos ingleses ha venido disminuyendo paulatinamente desde hace bastante tiempo. Hasta los Bentley y los mundialmente famosos Rolls Royce no han alcanzado los precios que les habría correspondido por su calidad y por su precio de origen. Por ejemplo, se han hecho vivos comentarios sobre la compra de un Rolls Royce en pesos 3.350.000.-, pero este precio fue alcanzado por la lucha entre dos compradores, sin la cual no habría sido alcanzado. De todos modos este precio ha sido inferior al precio pagado por los Cadillacs, que en dólares cuestan la mitad o menos de los Rolls Royce. También el precio pagado por el Bentley demuestra un limitado interés hacia los vehículos británicos.✦

La presente planilla de precios de los autos vendidos en el Salón, finalizará de publicarse en el próximo número de PARABRISAS.

Registro de la Propiedad Intelectual Nº 668.667

TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 6548
Correo Argentino Central B

SUSCRIPCIONES DE "PARABRISAS"

PARABRISAS acepta suscripciones, de acuerdo a los siguientes precios:

Suscriptores en la República Argentina:
$ 160.— por un año (12 números).

Suscriptores en el exterior:
U$A. 3.— por un año (12 números).

A indicación especial del interesado, y hasta un número limitado por nuestras posibilidades, la suscripción puede hacerse a partir del Nº 1.

El importe de la suscripción debe hacerse llegar a **RYELA** ***Piedras 113, Capital Federal, mediante giro, postal o cheque.***

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com